**Dimensiones**
Envergadura: 11,38 m.
Longitud: 9,67 m.
Altura: 3,22 m.

**Motor**
Allison V1710, de 1.040 caballos.

**Prestaciones**
Velocidad máx.: 566 km/h.
Techo operativo: 9.857 m.
Alcance: 1.980 km. (máximo).

**Armamento**
Dos ametralladoras de 0,5 pulgadas.
Dos ametralladoras de 0,3 pulgadas.

# LOS ASES
## Y SUS AVIONES (33)



*Arriba: El «Mayor General» Chennault realiza una visita informal a los pilotos de la agrupación 14 de la Fuerza Aérea. Sus métodos de entrenamiento intensivo tuvieron éxito, convirtiendo a sus escuadrones en unidades de combate coherentes y efectivas, tanto para el apoyo aéreo, como para el combate en el aire.*

## El Curtis P40B, de Claire Chennault

Nacido en 1892, Claire Lee Chennault alcanzó la fama por ser el creador y jefe del American Volunteer Group, que pilotaba los Curtiss P40 Tomahawk en la defensa de China contra los japoneses en el momento de la entrada de los Estados Unidos en la II Guerra Mundial.

Al término de la I Guerra Mundial era Chennault oficial de Infantería; destinado al servicio aéreo ganó sus alas de piloto poco después. Tras un breve intervalo como instructor de vuelo, se convirtió en un apasionado defensor del caza de intercepción.

Frustrado por la falta de resolución oficial y con sus salud resentida, Chennault se retiró del Air Corps con el grado de mayor en 1936, pero recibió inmediatamente una invitación para convertirse en consejero de aviación del general Chiang Kai Shek, con la responsabilidad de organizar un sistema de defensa aérea en China, que se opusiera a la amenaza japonesa.

Durante los primeros cuatro años, la rudimentaria fuerza de Chennault, compuesta por mal entrenados pilotos, sólo pudo oponerse muy débilmente a la poderosa fuerza aérea enemiga. En 1941, sin embargo, se las arregló para conseguir un envío de cien cazas Curtiss P40B para defensa de China.

Desplegó dos escuadrones P40B en Kumming, para la protección de la carretera de Birmania, y un tercero en Mingaladon, para la defensa de Mandalay. Después del ataque japonés contra América, la pequeña fuerza de Chennault representaba la única fuerza aérea moderna capaz de enfrentarse a la amenaza japonesa contra Birmania y, durante los sesenta días que precedieron a la caída de Rangoon, los «Flying Tigers» de Chennault destruyeron unos ciento cincuenta aparatos japoneses en combate aéreo.

Después de aquello, Chennault fue reincorporado al Ejército del Aire USA, con el rango de «Mayor General». El Grupo de Voluntarios Americanos se convirtió, subsiguientemente, en el Grupo de Combate Chino y, después, en el 23.° Grupo de Cazas. Después de diversos esfuerzos para asesorar a Chiang Kai Shek una vez terminada la guerra, Chennault volvió a Estados Unidos, donde murió el 25 de julio de 1958.

**El Curtiss P-40B, del Grupo Voluntario Americano, que combatió contra los japoneses en la II Guerra Mundial bajo el mando del general Claire Lee Chennault**

| Dimensiones | Prestaciones |
|---|---|
| Envergadura: 11,58 m. | Velocidad máxima: 531 km/h. |
| Longitud: 8,76 m. | Techo operativo: 11.430 m. |
| Altura: 2,81 m. | Alcance: 1.360 km. |
| **Motor** | **Armamento** |
| Pratt and Whitney R-1830 de 1.200 caballos. | Cuatro ametralladoras Browning de 0,5 pulgadas. Dos bombas de 45 kg. |



## El Grumman Wildcat, de Edward O'Hare.

Los primeros meses de la guerra en el Pacífico, la fuerza naval estadounidense se encontró con que sus portaviones quedaban demasiado dispersos en el intento de atajar el progresivo avance de los japoneses en la conquista de las islas. Después de lo de Pearl Harbour, se le asignaron a la flota del Pacífico tan sólo tres portaviones: el «Enterprise», el «Lexington» y el «Saratoga». A mediados de enero de 1942, los japoneses iban saltando de isla en isla por el archipiélago Bismark y le correspondió al almirante Wilson Brown, con la fuerza de combate núm. 11, el intento de realizar una incursión sobre Rabaul, que había caído en manos del enemigo el 23 de enero y que se había convertido en una base naval y aérea japonesa de gran importnacia. Esta fuerza comprendía el portaviones «Lexington», cuatro cruceros pesados y nueve destructores.

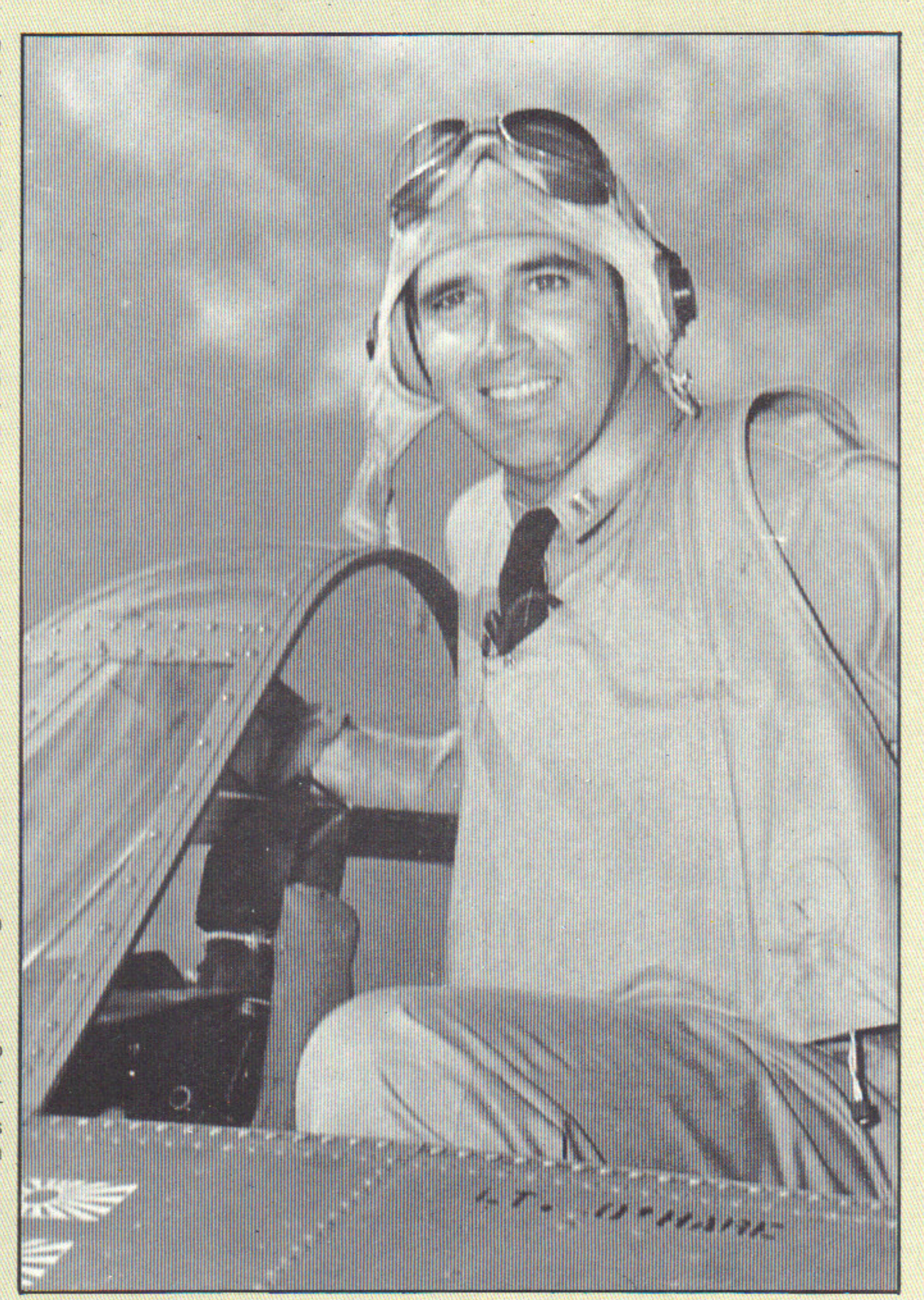
Se confiaba en que la Agrupación 11 pudiera acercarse lo bastante al objetivo, antes de ser detectada, como para que los cazas «Grumman F4F-3» «Wildcat», del portaviones pudieran escoltar a los bombarderos Douglas SBD Dauntless en sus ataques. Los cazas avistaron y destruyeron dos hidrohaviones japoneses en la mañana del 20 de febrero, pero un tercero escapó y pudo dar la posición de los barcos de Wilson Brown.

Así, a las 15,42 horas de aquella misma tarde, el radar del portaviones detectó la aproximación de aviones japoneses y una media hora más tarde nueve Nakajimas B5N Kates atacaron al «Lexington». Cinco fueron derribados por los cañones antiaéreos, mientras que los pilotos de los Wildcats atacaban la segunda oleada de otros nueve Kates, destruyendo tres. Esta acción colocó a todos los Wildcat, excepto dos, en mala situación para enfrentarse de nuevo a otros nueve Mitsubishi G4M Betty, bimotores.

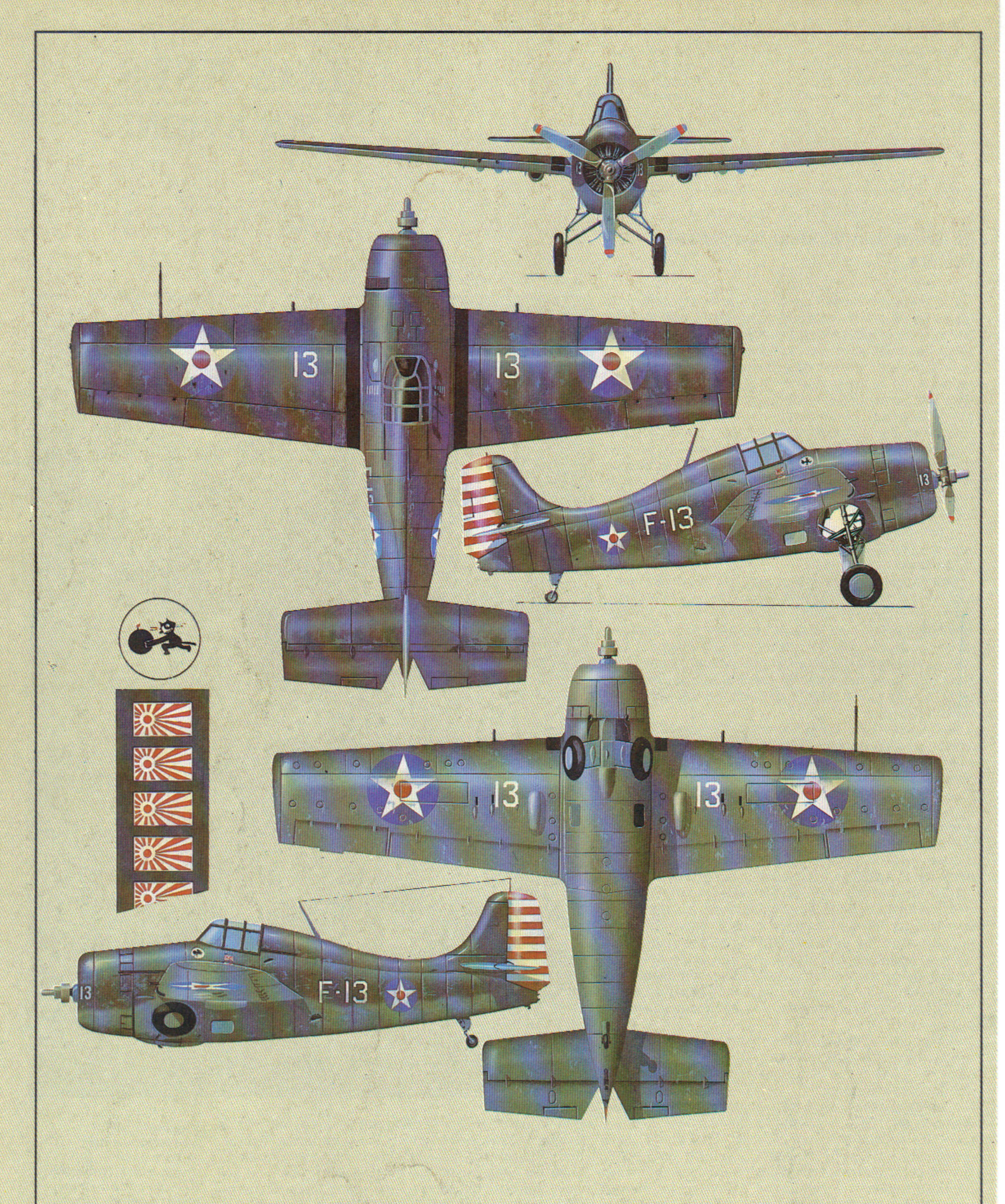
Mientras los dos aviones, tan sobrepasados en número, daban la vuelta para enfrentarse a esta nueva amenaza contra el «Lexington», las ametralladoras de uno de ellos se encasquillaron y el piloto del otro avión quedó solo para atacar a la formación enemiga. En menos de tres minutos, este piloto, el teniente Edward «Butch» O'Hare, del Escuadrón naval de cazas VF-3 destruyó cinco bombarderos japoneses y dañó un sexto.

Por su arriesgadísimo enfrentamiento y por el magnífico derroche que hizo de habilidad y de valor, «Butch» O'Hare fue recompensado con la Medalla del Congreso al Honor.

A continuación O'Hare se vio promovido, hacia noviembre de 1943, a comandante, capitaneando un grupo de aviones en el portaviones «Enterprise», pilotando Grumman F6F Hellcats. Durante las operaciones del portaviones en el atolón de Tarawa, los japoneses tomaron la costumbre de enviar incursores mientras los aparatos americanos regresaban al atardecer. Para enfrentarse a este peligro, el «Enterprise» colocó de guardia a un Avenger, con radar, y dos «F6F» defendiéndole. Este fue el procedimiento que se usó la noche del 26 de noviembre, en la que detectaron incursores en el radar, aproximándose al portaviones. O'Hare fue uno de los pilotos de «F6F» que despegaron para hacerles frente. Después de que el «Avenger» hubiera derribado a uno de los intrusos, se produjo una confusión general, porque los japoneses empezaron a dispararse unos a otros en la oscuridad, y en ese momento el artillero del «Avenger» abrió fuego contra lo que él creyó que se trataba de un avión japonés sin luces. Posteriormente quedó claro que su blanco era, de hecho, el «Hellcat» pilotado por O'Hare, porque nunca más se le volvió a ver.




*Conocido por convertirse en el primer as de la U.S. Navy, Edward «Butch» O'Hare, consiguió las cinco victorias en una sola acción que se requerían para ello. Más tarde O'Hare pilotó el sucesor del «Wildcat», el F6F «Hellcat».*




**Grumman F4F-3 Wildcat, del escuadrón de caza núm. 3, de la U.S. Navy, pilotado por el teniente Edward O'Hare, en febrero de 1942.**

**Dimensiones**
Envergadura: 20,6 m.
Longitud: 16,12 m.
Altura: 4,82 m.

**Motores**
Dos Wright R-2600 de 1.700 CV.

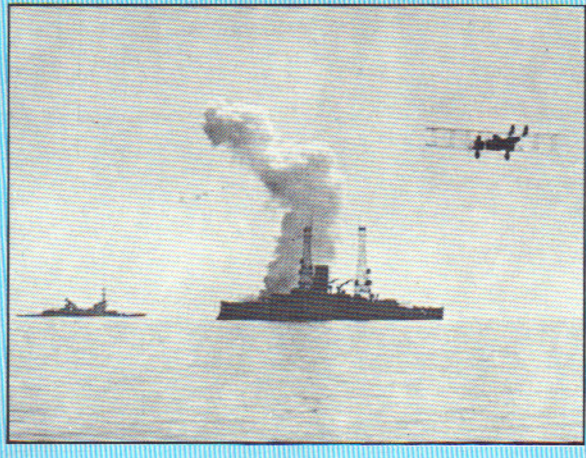
**Prestaciones**
Velocidad máxima: 507 km/h.
Techo operativo: 8.230 m.
Alcance: 3.860 km.

**Armamento**
Cuatro ametralladoras de 0,5 pulg.
Tres bombas demoledoras de 227 kg.
Una bomba incendiaria de 227 kg.

# LOS ASES
## Y SUS AVIONES (35)



*Izquierda: Mitchell, al que se ve en la carlinga de un Thomas Morse Scout, aseguró que el bombardeo aéreo estratégico sería decisivo en futuros conflictos, mientras se iba afirmando la continua importancia de la aviación de caza.*



*Izquierda: La bomba que deja caer un bombardero Martin MB-2 explota sobre el USS «Alabama», en septiembre de 1921. Para demostrar la afirmación de Mitchell de que el bombardeo aéreo podría hundir grandes barcos, se realizaron dos grupos de pruebas en 1921. En ambos casos, los resultados confirmaron las predicciones de Mitchell.*

### Major general William Mitchell

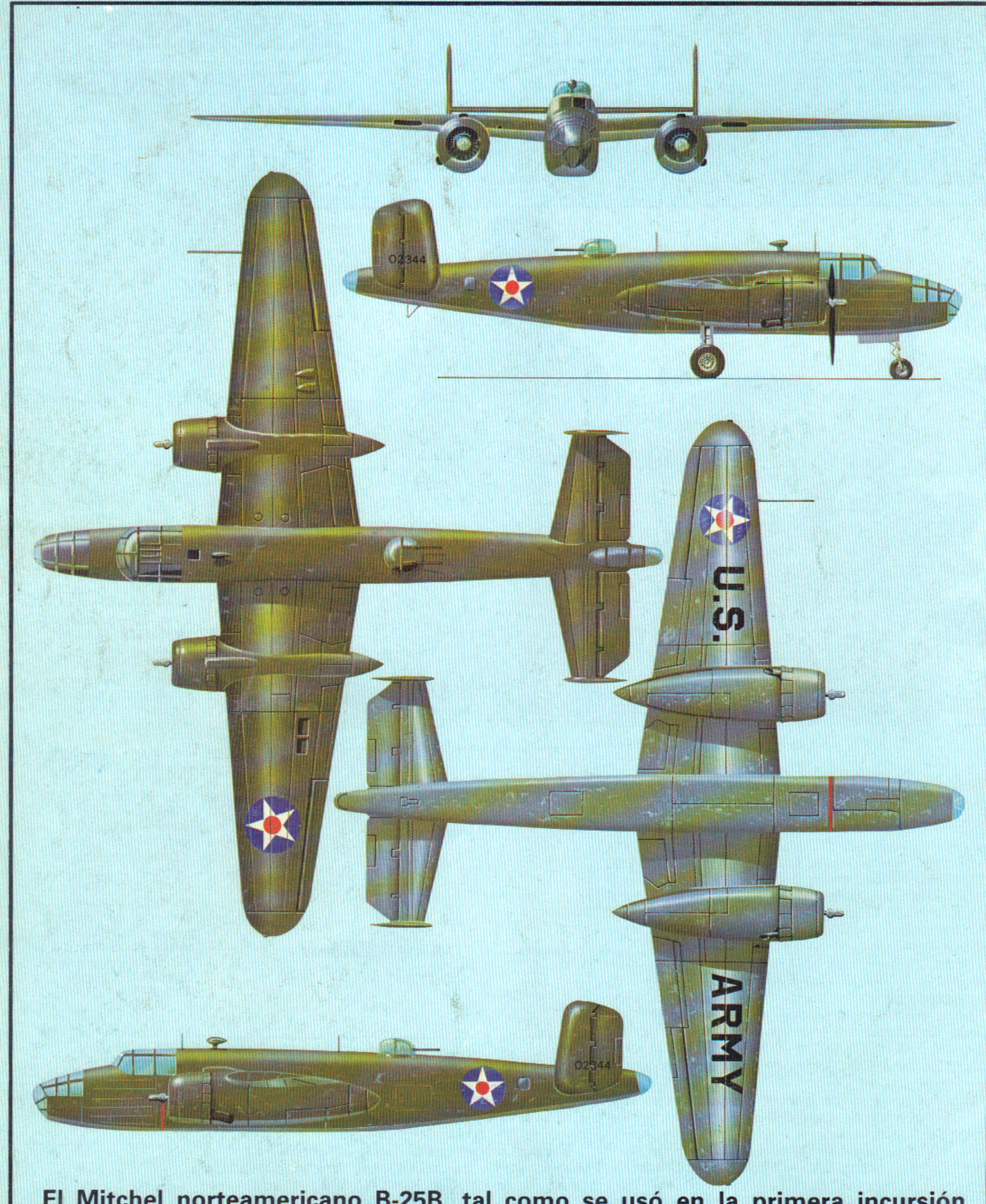
Aceptado por todos como el primer artífice del poderío aéreo americano, William Mitchell no llegó a vivir para ver el resultado de su cruzada. La recompensa de la Medalla al Honor, a título póstumo, fue el tardío reconocimiento a sus incansables esfuerzos para asegurar el poderío de América en el aire, a despecho de que su cruzada llevase involucrado el cargo, por un tribunal militar, de «conducta improcedente en un oficial».

Nacido en Francia, en 1879, Mitchell se graduó «cum laude» en la Universidad George Washington y se alistó como soldado raso en la Infantería de los Estados Unidos. Al obtener un destino, fue trasladado al Signal Corps, llegando a ser experto en telegrafía. Mitchell aprendió a volar a la edad de treinta y seis años y, como mayor, se le asignó a la sección aérea, enviándosele a Europa en 1917.

Durante sus visitas a Francia, rápidamente se dejó influir por las ideas del general Hugh Trenchard sobre el empleo que podría darse al poder ofensivo de la aviación, influencia que Mitchell traspasó al general Pershing, que fue nombrado comandante de la Fuerza Expedicionaria americana en Francia. Aunque Mitchell era estrictamente un oficial de Estado Mayor, fue el primer piloto del Ejército U.S.A. que cruzó la línea de batalla del frente oeste en la primavera de 1917. Se le concedió la Cruz de Servicios Distinguidos en 1918, en reconocimiento a posteriores acciones.

La vuelta de Mitchell a Estados Unidos en febrero de 1919 estuvo rodeada del reconocimiento popular como excepcional capitán del aire. El empleó su ventajosa posición para divulgar por todas partes sus recomendaciones en favor del poderío aéreo.

Mitchell preparó varias exhibiciones para atraer la atención sobre las posibilidades de los aviones militares, siendo la más famosa de todas ellas el hundimiento del viejo buque de guerra alemán «Ostfriesland» por bombarderos de la Armada. Las intransigentes afirmaciones públicas que Mitchell hizo, tachando de «negligencia criminal» al Service Department, acabaron en un Consejo de Guerra y, después de que se confirmara su condena, renunció a su cargo en la Armada en 1926.




**El Mitchel norteamericano B-25B, tal como se usó en la primera incursión americana contra Japón, el 18 de abril de 1942, bautizado así en honor del Major General William Mitchell, primer partidario americano del poderío aéreo.**

**Dimensiones**
Envergadura: 12,65 m.
Longitud: 10,06 m.
Altura: 4,14 m.
**Motor**
Wright R-1820 de 1.200 caballos.

**Prestaciones**
Velocidad Máxima: 394 km/h
Techo operativo: 7.410 m.
Alcance: 1.770 Km.

**Armamento**
2 ametralladoras de 0,5 pulgadas.
2 ametralladoras de 0,3 pulgadas.
Carga bajo fuselaje: hasta 726 kg.
2 bombas bajo-ala de 147 kgs.



## El Douglas Dauntless de J.A.Leppla

La ausencia de portaaviones americanos en el holocausto de Pearl Harbour el 7 de diciembre de 1941 representó un fuerte golpe a las esperanzas japonesas de llegar a un rápido y victorioso final en la guerra con los Estados Unidos. Que aún subsistía una efectiva fuerza americana en portaaviones, se vió claramente durante la batalla del Mar del Coral, en mayo de 1942, cuando los aviones procedentes del «Lexington» y del «Yorktown», que patrullaban en el área donde pensaban que se localizaba una flota japonesa de invasión, enfilando hacia las islas Papúes y Nueva Guinea, atacaron y alcanzaron al portaaviones japonés «Shoho». Destruyeron tantos aviones, que el vice-almirante japonés Inouye, comprendiendo que le quedaban insuficientes cazas, dio contraorden a la invasión. La del Mar del Coral fue la primera batalla naval que se librara jamás en la que no se disparó de un barco a otro.

Los escuadrones VB-2 y VS-2 de la U.S.Navy fueron embarcados en el «Lexington», mientras que el portaaviones «Yorktown» cargaba con los VB-5 y VS-5. Todos ellos eran bombarderos Douglas Dauntless, setenta y cuatro de los cuales estaban dispuestos a entrar inmediatamente en combate. El 7 de mayo por la mañana, algunos de aquellos aparatos atacaron al portaaviones «Shoho» con su escolta, en la misma línea de fuego de los cazas del enemigo. Entre los Dauntless, iba uno pilotado por J.A.Leppla, del segundo escuadrón de cazabombarderos. Durante la primera pasada Leppla fue atacado por dos cazas japoneses, uno de los cuales fue derribado por el artillero del Dauntless, John Liska. Entonces Leppla alcanzó a ver otro caza Zero que atacaba un Dauntless. Sin abandonar la línea de descenso en picado, colocó al aparato de forma que pudiera disparar; así pudo atacar al caza japonés y derribarlo antes de lanzar sus bombas. Al retornar del picado, se encontró con un Zero volando en su misma línea de tiro y también lo destruyó.

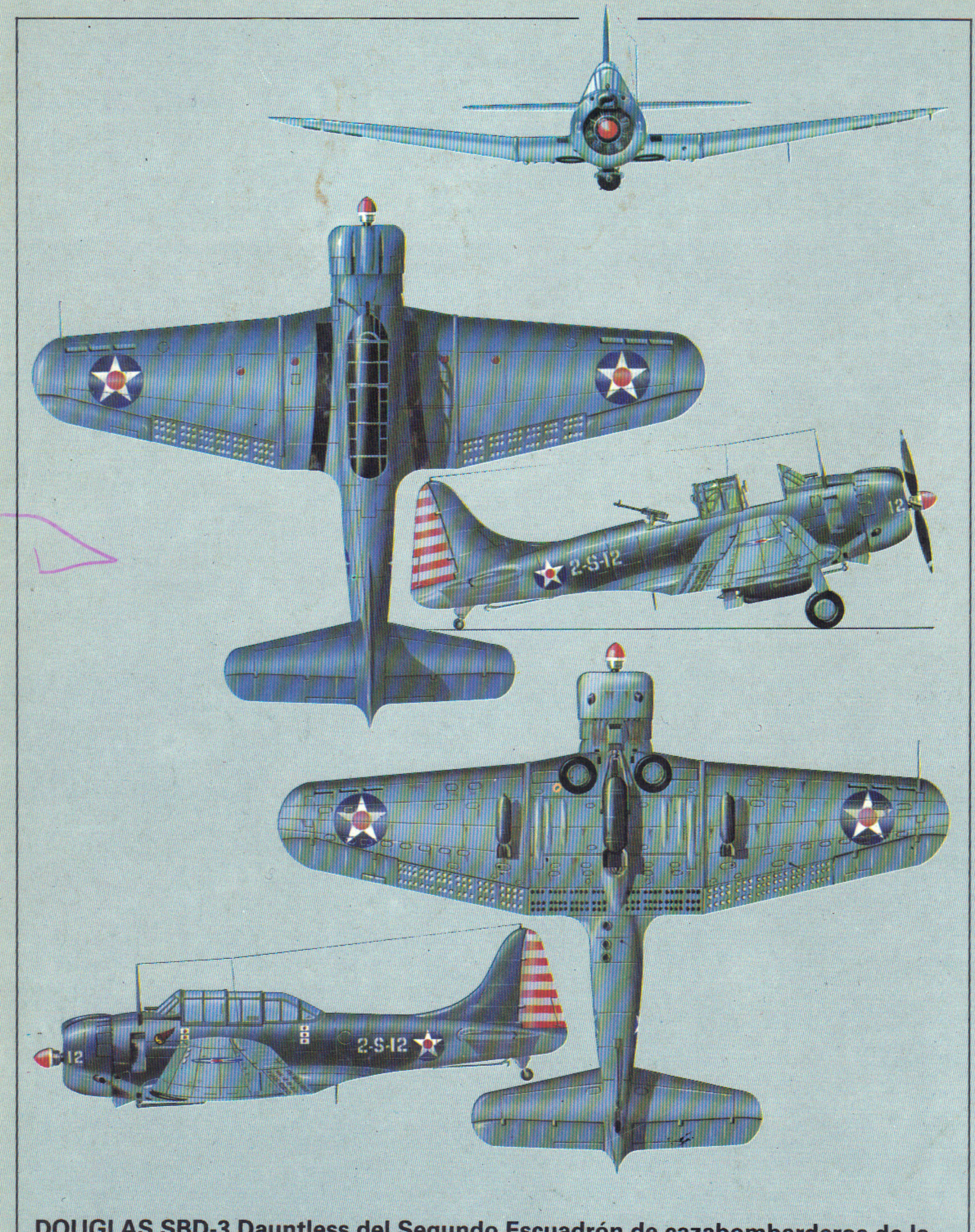
De vuelta al «Lexington», Leppla encontró un aparato japonés de reconocimiento a la deriva y dió buena cuenta de él. Al día siguiente, el USS «Lexington» sacó sus bombarderos Dauntless y sus cazas Wildcat en un esfuerzo para protegerse de los torpederos japoneses; los VB-2 y VS-2 derribaron once, tres de ellos correspondiendo a Leppla y Liska. El «Lexington» fue, de todas formas, gravemente dañado y tuvo que abandonar la lucha, siendo hundido por los mismos americanos. Su tripulación aérea y sus aparatos se acomodaron en el «Yorktown».

Excelente bombardero, el Douglas SBD-3 Dauntless, también fue utilizado con gran éxito en la batalla de Midway y llegó a ser sinónimo de los nombres de Leppla y Liska, cuyo récord de siete victorias en dos días seguidos se destacaba brillantemente incluso en medio del amargo ambiente de guerra que se desencadenó sobre el Pacífico en la Segunda Guerra Mundial.



*Arriba:*
*En la batalla del mar del Coral, el bombardero Douglas SBD Dauntless demostró su gran efectividad contra los buques japoneses.*

*Sobre estas líneas:*
*Insignia de la unidad VS-2 de Leppla, (escuadrón num 2 de cazabombarderos). La unidad iba embarcada en el U.S.S. «Lexington», que se perdió en la batalla del Mar del Coral.*




**DOUGLAS SBD-3 Dauntless del Segundo Escuadrón de cazabombarderos de la U.S.Navy, pilotado por J.A.Leppla, en mayo de 1942.**

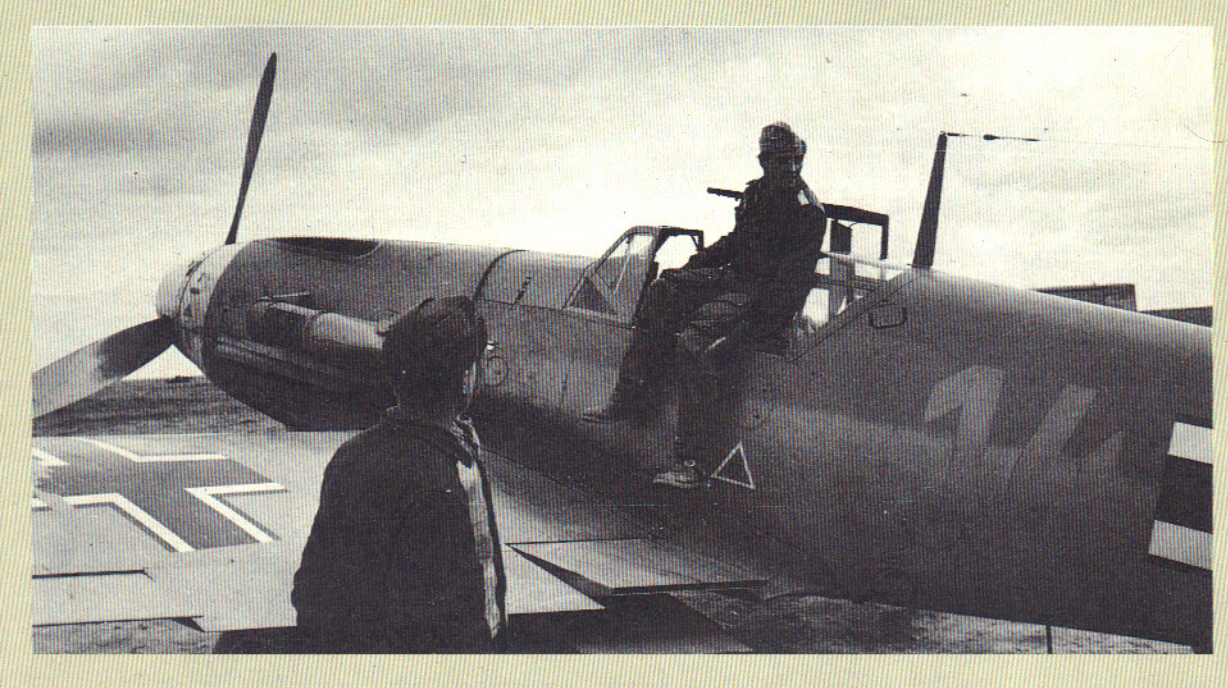
**Dimensiones**
Envergadura: 9,9 m.
Longitud: 8,85 m.
Altura: 2,59 m.

**Motor**
Daimler-Benz DB 601 E
de 1.350 caballos.

**Presentaciones**
Velocidad máxima: 571 km/h.
Techo operativo: 12.000 m.
Alcance a depósito vacío: 850 km.

**Armamento**
Una cañon MG 151 de 20 mm.
Dos ametralladoras MG 17 de 7,9 mm.







*Arriba: Marseille fue el cuarto piloto de la Luftwaffe condecorado con la Cruz de Caballero con Diamantes, la más alta condecoración alemana, el 1 de septiembre de 1942.*

*A la izquierda, arriba: Marseille, con su Bf 109 F-4/Trop, modelo con el que logró la mayoría de sus 158 victorias. Tan sólo han quedado sin confirmar, tras la consulta a los archivos ingleses, menos de una docena de ellas.*

## El Messerschmitt Bf 109 de Hans-Joachim Marseille.

Se dice que Marseille hizo más por imbuir de autoconfianza a la Luftwaffe en el norte de Africa, que ningún otro piloto por sí solo en ningún otro frente durante la Segunda Guerra Mundial. Quizá impetuoso, pero nunca arrogante, él y sus hazañas proporcionaron la inspiración necesaria a los suyos en un momento de la guerra en el que la RAF empezaba a adquirir cierta ventaja aérea en el desierto del Oeste.

Nacido en Berlín, el 13 de diciembre de 1919, «Jochen» Marseille entró en la Luftwaffe en 1938 y completó su entrenamiento como piloto en 1940, siendo destinado al frente del Canal, con el grado de Oberfähnrich. Dando muestras de gran seguridad en sí mismo ya desde el principio, sirvió primero en la 4/JG 52 bajo las órdenes de Haupmann von Kornatzki, pero se trasladó a la I/LG 2 cuando la II/JG 52 fue desplazada a Jever en agosto de 1940. Al igual que tantos otros pilotos de caza, las siete victorias confirmadas de Marseille durante la batalla de Inglaterra, se dijo que lo fueron contra Supermarine Spitfire, pero al final quedó claro que por lo menos cinco de ellos eran Hawker Hurricanes.

Marseille adquirió gran experiencia y madurez durante su permanencia en la costa del Canal, de forma que, la llegar a Africa, con la I/JG 27 en abril de 1941, en seguida adquirió fama de valentía y habilidad a pesar de no tener todavía su grado de oficial. Su primera victoria en el nuevo campo de operaciones fue sobre un Hurricane, derribado cerca de Tobruk el 23 de abril; más tarde y en el mismo día, Marseille fue derribado a su vez, pero el accidente tuvo lugar en la retaguardia de las filas propias.

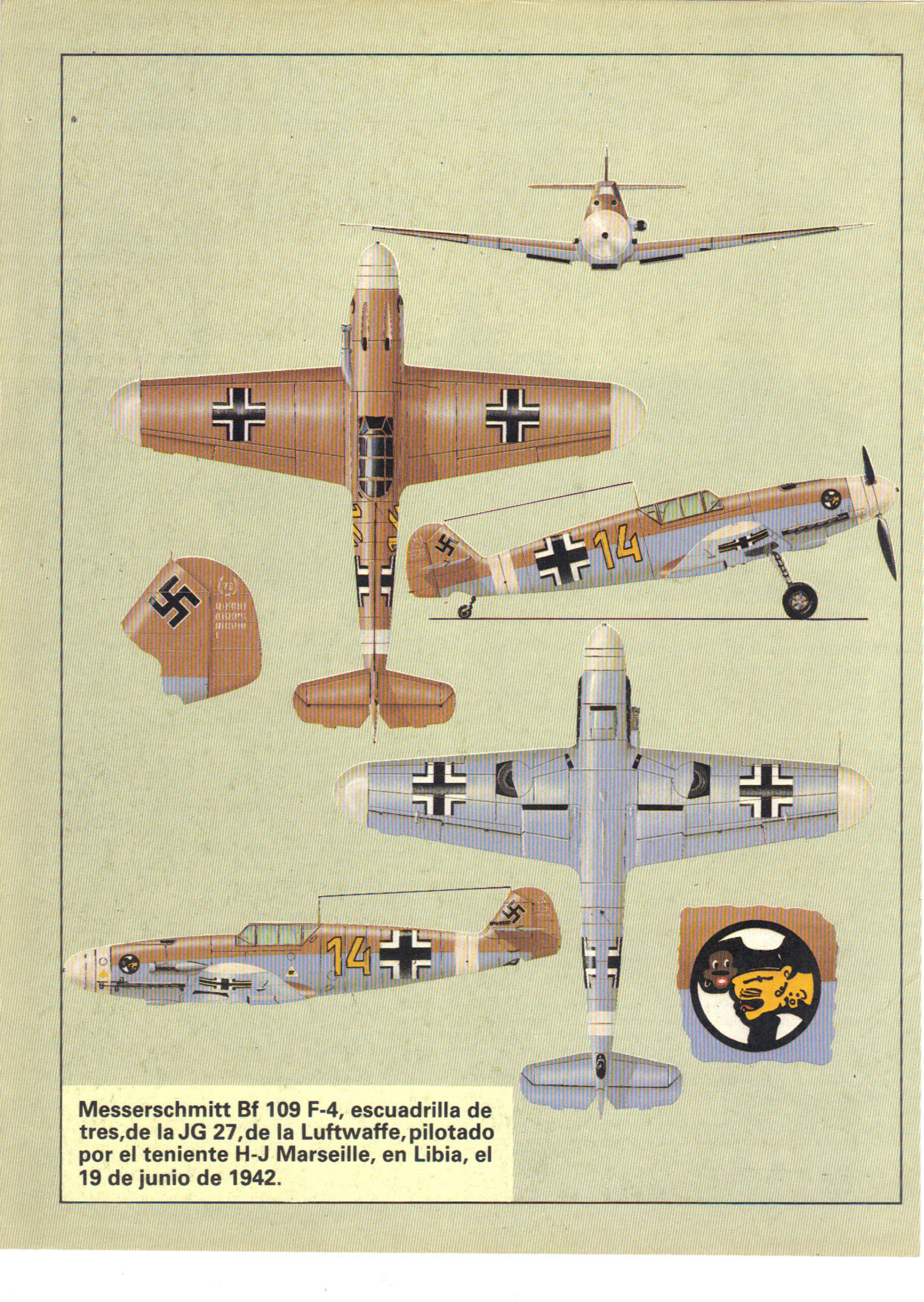
Durante el verano y la primera parte del otoño de 1941, los puntos de su marca fueron sucediéndose con regularidad, aunque el viejo Messerschmitt Bf 109 E 4/Trop, con el que la JG 27 estaba todavía equipada, iba perdiendo efectividad con toda claridad sobre los cazas de la RAF, según iba aumentando el número de Hurricanes II y Curtiss P-40 Tomahawks sobre el desierto. La I/JG/27 fue entonces equipada con el Bf 109F y con esta nueva versión el joven piloto se elevó al estrellato.

Era ya por entonces teniente y su marca estaba en los 50 aparatos destruidos cuando fue galardonado con la Cruz de Caballero el 22 de febrero de 1942. En ese momento ya se le tenía como piloto brillante, capaz de sacar el máximo de su avión y con una agudísima vista y un excelente juicio sobre el margen de error. Así continuó diezmando las unidades de caza de la RAF. Ascendido a teniente primero, destruyó una vez seis cazas en once minutos, el día 3 de junio, concediéndole las hojas de roble tres días más tarde. El 17 de aquel mismo mes derribó seis Hurricanes y Tomahawks en siete minutos a la vista de su propia aviación. Al día siguiente se encontraba de vuelta a Alemania para recibir las espadas de su Cruz de Caballero de manos del mismo Hitler. En aquel momento, su marca estaba en las 101 victorias y se le nombró Capitán de la Staffel 3.

El primero de septiembre, en el curso de tres salidas, destruyó 17 cazas ingleses, todos registrados en los archivos de la RAF, asombrosa proeza que le proporcionó la categoría de diamantes al día siguiente. El 15 de septiembre alcanzó las 150 victorias, siendo el tercero en tener semejante marca, tras Gordon Gollob y Hermann Graf.

Ese extraordinario joven encontró la muerte no en combate, sino como consecuencia de un desgraciado accidente el 30 de septiembre. A las 11,26 horas volvía de patrullar el frente cuando se rompió una conducción de aceite del motor de su Bf 109 G-2; éste se bloqueó y Marseille tuvo que lanzarse en paracaídas, muriendo al estrellarse contra la cola del aparato de Gustav.

Marseille había destruido 158 aviones ingleses en tan sólo 382 salidas.




**Messerschmitt Bf 109 F-4, escuadrilla de tres, de la JG 27, de la Luftwaffe, pilotado por el teniente H-J Marseille, en Libia, el 19 de junio de 1942.**

**Dimensiones**
Envergadura: 12 m.
Longitud: 9,06 m.
Altura: 3,05.

**Motor**
Nakahima-Säkae 12, de 940 caballos.

**Prestaciones**
Velocidad máxima: 535 km/h.
Techo operativo: 10.000 m.
Alcance: 1.870 km.

**Armamento**
2 ametralladoras 97 de 7,7 mm.
2 cañones 99 de 20 mm.
2 bombas de 60 kg.



## El Mitsubishi Zero de Saburo Sakai

Superados tan sólo por las marcas de sus homólogos alemanes y finlandeses, las de los cuatro principales pilotos de caza de la Fuerza Aeronaval Imperial japonesa, fueron el resultado de la superioridad de los cazas pilotados por los japoneses en el Pacífico durante la primera parte de la II Guerra Mundial.

En la punta de lanza de dicha excelente clase se encontraba el espléndido Mitsubishi A6M2 Zero-Sen que fue el avión que pilotaron principalmente Hiroyoshi Mishizawa, Tetsuzo Iwamoto, Shoichi Sugita y Saburo Saki durante sus combates. «El Zero me excitaba —escribió Sakai— como ninguna otra cosa lo hiciera antes. Era el avión más sensible que nunca pilotara; la más ligera presión de los dedos provocaba una respuesta instantánea.»

Nacido el 26 de agosto de 1916 de familia humilde, Sakai se alistó en la Armada japonesa a los 16 años como simple marinero, pero se presentó para tareas relacionadas con la aviación en 1937, cuando alcanzó el grado de oficial de tercera clase. Entró en combate por primera vez durante la campaña de China, entre 1938 y 1939, cuando destruyó un Polikarpov I-16 sobre Hankow. Su siguiente victoria, también sobre China, no tuvo lugar hasta agosto de 1941. Pilotando un Zero a comienzos de la guerra en el Pacífico, Sakai derribó el primer avión americano que cayó en la campaña de las Filipinas, cuando consiguió destruir el Boeing B-17 D Fortress, pilotado por el capitán Collin Kelly, del Escuadrón de bombarderos n.° 14, del grupo de bombardero número 19, sobre Clark Field, el 8 de diciembre de 1941.

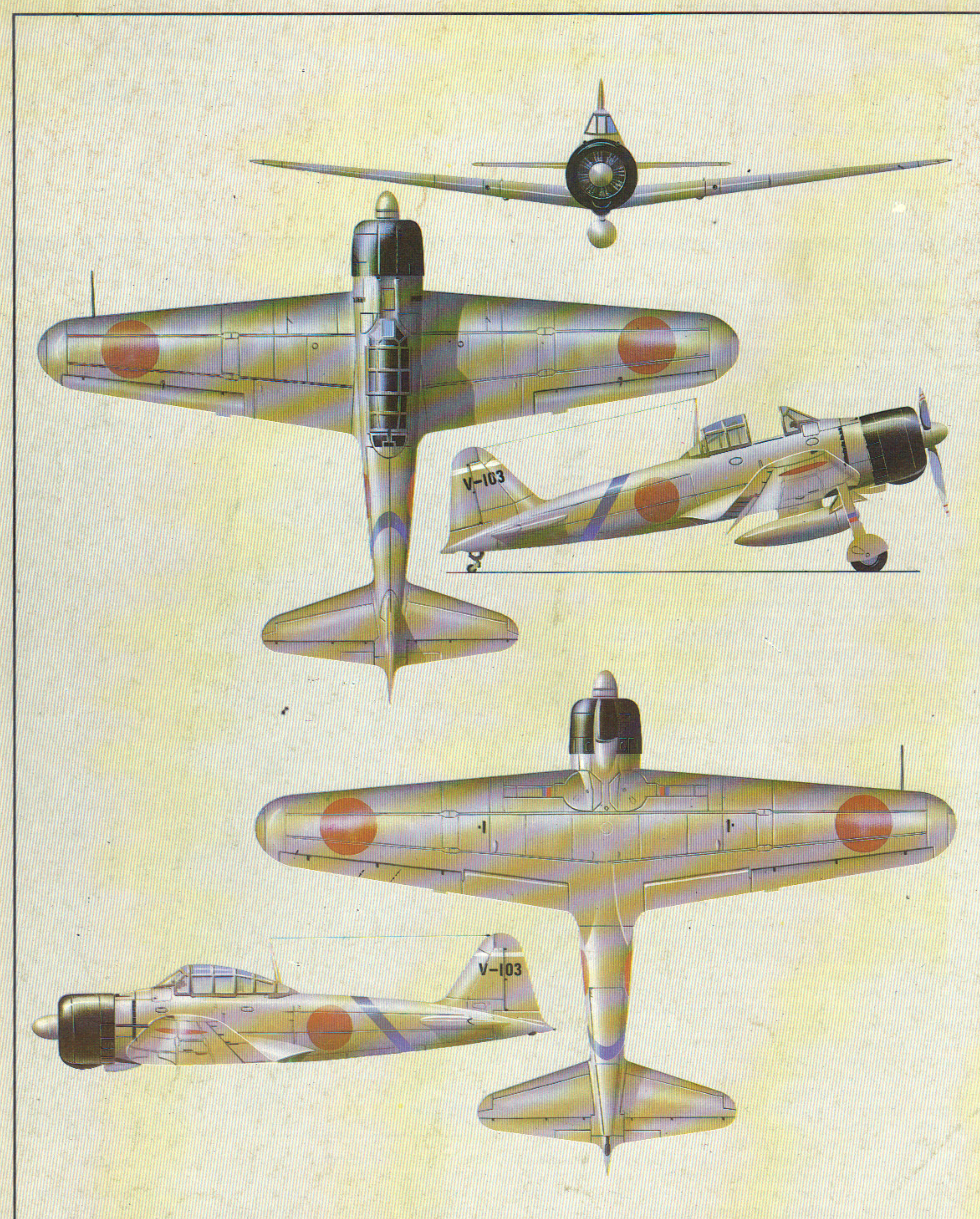
Sakai fue enviado a combatir en la campaña aérea desatada sobre Java a comienzos de 1942 y, antes de caer enfermo en marzo, había alcanzado una marca de 13 victorias, con dos Hurricanes y cuatro Buffalos. Volvió al teatro de operaciones tres meses después, integrándose en la Tainan Kokutai en Lae, Nueva Guinea. Fue asignado a la escuadrilla del teniente Junishi Sasai, un pequeño grupo de pilotos que llegaría a convertirse en la unidad con el récord absoluto de victorias en todo el frente del Pacífico; aparte del propio Sasai (27 victorias), el grupo incluía a Nishizawa (87 victorias), Toshio Ota (34) y Toraichi Takatsuka (con 16). Sus oponentes eran casi todos modelos anticuados de aviones Grumman F4F Wildcats, Bell P-39 y Curtiss P-40 americanos, pilotados por jóvenes aviadores inexpertos y los japoneses simplemente los barrieron del espacio aéreo sobre Nueva Guinea.

La marca personal de Sakai progresó velozmente, y para primeros de agosto ya había alcanzado las 57 victorias, el récord más alto, por el momento, que lograra ningún piloto en la guerra del Pacífico.

El 8 de agosto, los pilotos de la escuadrilla de Sakai salieron en una larga misión, con sus depósitos llenos de carburante, para tomar parte en la lucha como soporte a las fuerzas japonesas que se enfrentaban a los marines americanos en los desembarcos de Guadalcanal, en las islas Salomon. Uniéndose al combate contra bombarderos y cazas USA, Sakai puso fuera de combate dos Wildcats y un Douglas Dauntless antes de atacar una escuadrilla de Avengers TBF. Derribó dos de ellos, pero el fuego de respuesta (cruzado) de los bombarderos americanos alcanzó al Zero e hirió gravemente a Sakai en cabeza y cara. A pesar del terrible dolor y de la pérdida de visión en un ojo, el heroico piloto consiguió conducir su averiado aparato de vuelta a Lae. Inmediatamente se le envió, dado de baja, a Japón, donde permaneció alejado del frente hasta 1944. A partir de ese momento participó tan sólo en algunas operaciones debido a la pérdida de un ojo.



*Sakai, fotografiado durante los entrenamientos de piloto en 1937, sirviendo en la unidad de élite de Tainan Kokutai. Consiguió la mayor parte de sus victorias entre diciembre de 1941 y agosto de 1942.*




**Mitsubishi A6M2 Zero, de la Tainan Kokutai, de la flota imperial japonesa, pilotado por el oficial de primera clase, Saburo Sakai, en julio de 1942.**

**Dimensiones**
Envergadura: 12,67 m.
Longitud: 9,72 m.
Altura:4,52 m.

**Motor**
Napier Sabre IIB de 2.200 caballos.

**Prestaciones**
Velocidad máxima: 658 km/h.
Techo operativo: 10.360 m.
Alcance a tanque vacío: 1.450 km.

**Armamento**
4 cañones Hispano de 20 mm.
2 bombas de 454 kg., o bien
8 cohetes de 27 kg.

# LOS ASES
## Y SUS AVIONES (39)

## El Hawker Typhoon de Roland Beamont.

El Hawker Typhoon sobrevivió a una desastrosa cadena de infortunios durante el primer período de su carrera, debido principalmente al acelerado desarrollo de motores y estructuras de fuselaje. Que llegara a ser uno de los cazas más efectivos de ataque al suelo de la segunda mitad de la II Guerra Mundial, se debió, con mucho, al trabajo y a los logros de Roland Prosper Beamont.

Nacido el 10 de agosto de 1920, «Roly» Beamont había puesto sus esperanzas en entrar en el Royal Air Force College de Cranwell, pero se tuvo que contentar con una corta misión de servicios, que le fue adjudicada en abril de 1939. Poco después de declararse la II Guerra Mundial fue enviado al Escuadrón 87, en Francia, consiguiendo su primera victoria sobre un Dornier Do.17, el 13 de mayo de 1940. Durante la Batalla de Inglaterra destruyó un Messerschmitt Bf 110 al 15 de agosto y un Bf 109 diez días más tarde. Fue galardonado entonces con la Cruz de Vuelos Distinguidos y más tarde enviado al Escuadrón 79, pilotando aún el Hawker Hurricane.

A finales de 1941, fue agregado a la Hawker Aircraft Ltd., en Langley, Buckinghamshire, donde tomó parte en las pruebas de producción de los Hurricanes. Tuvo también la oportunidad de volar en alguno de los primeros Typhoons, justo cuando salían de la cadena de producción. Optando por volar el Typhoon en la R.A.F., fue adscrito al Escuadrón 56, recibiendo el primero de tales aparatos en North Weald, Essex. Entonces fue trasladado al Escuadrón 609 en Duxford, Cambridgeshire, como jefe de escuadrilla, y ascendió al mando del Escuadrón, sucediendo a Paul Richey.

Durante 1942, los Typhoon habían sufrido repetidos accidentes y empezaban a tener una mortal reputación. Se le diagnosticaron dos causas principales: fallos de motor debido a la rotura del circuito de lubricación, mientras el fuselaje fallaba en la junta trasera de transporte, a causa de lo cual la cola se rompía en pleno vuelo. Ninguno se encontraba en mejor posición para atestiguar estos fallos que «Roly» Beamont, que, trasladando su escuadrón a Manston, en Kent, realizó numerosas salidas sobre la costa francesa, incluyendo unas cuantas nocturnas, en la búsqueda de trenes enemigos. El aparato que pilotaba por entonces, serializado con el n.° R-7752, aparece en el dibujo de la siguiente página. Fue la idoneidad del Typhoon para esta tarea de ataque aire-tierra lo que convenció a Beamont que el avión tenía que evolucionar hacia este cometido, a despecho de que prácticamente la mayoría de los otros Typhoons de la R.A.F. estaban siendo usados todavía en el papel de interceptores.

Por consiguiente, Beamont volvio a los Hawkers cuando expiró su período de servicio, en mayo de 1943, para participar en los vuelos experimentales del Typhoon. Una vez que las pruebas del aparato con carga de proyectiles-cohetes y bombas de 227 kilos de peso hubieron finalizado, Beamont siguió con el Tempest.

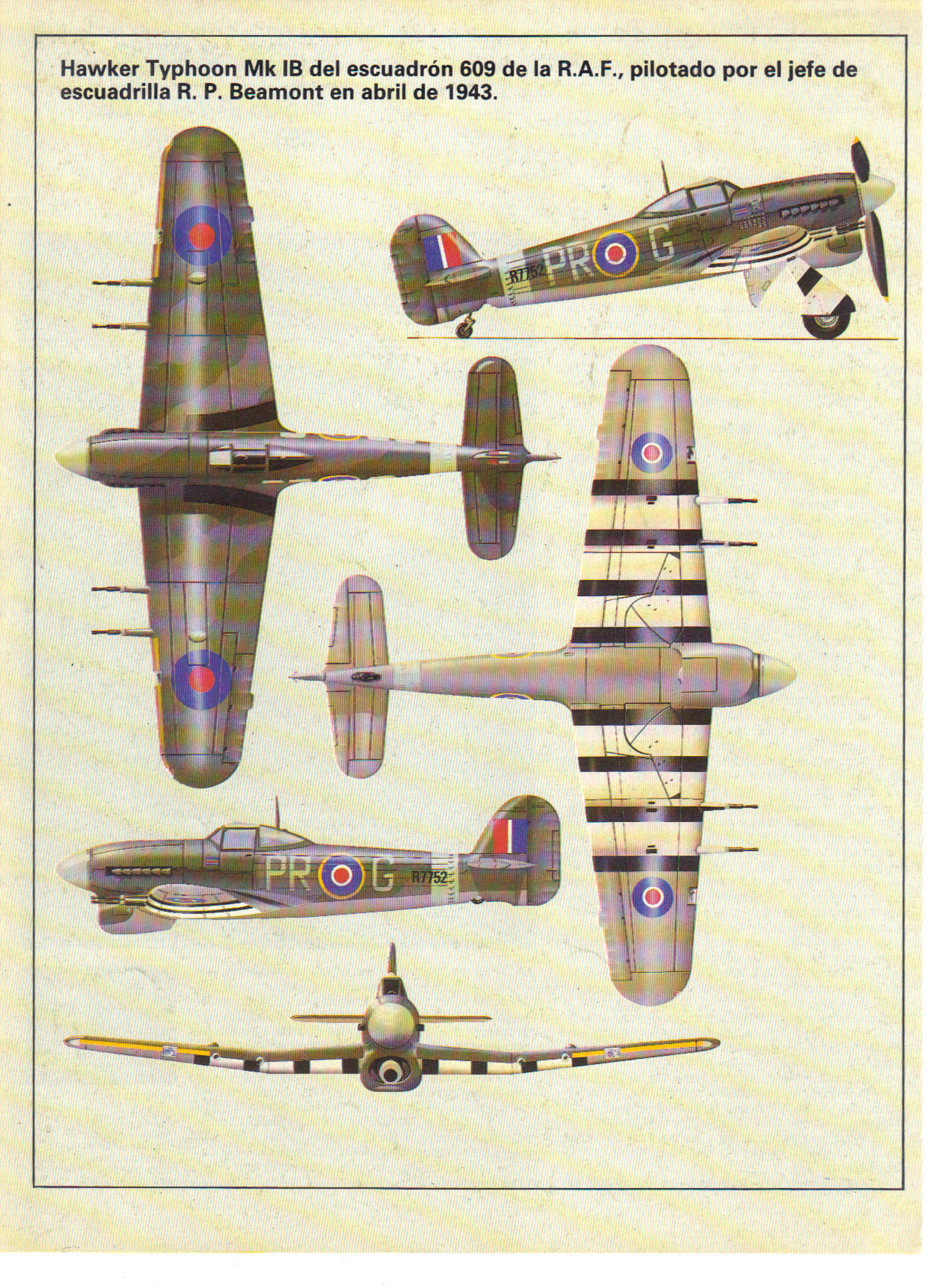
Elevado al rango de comandante de Ala volvió a los vuelos de servicio activo como jefe de la primera Ala de Tempest, que comprendía los Escuadrones números 56 y 486. En tal cometido, se convirtió en el tercero del ranking de pilotos récord en la defensa que realizaron los Tempest contra las bombas-volantes V-1, cuyos ataques comenzaron en junio de 1944. Beamont declaró 32 victorias sobre este tipo de aparatos, aparte de otras diez sobre aviones convencionales.

Poco después fue derribado y hecho prisionero y no volvió a Inglaterra hasta 1945. Abandonó la R.A.F. para unirse a la Gloster Aircraft Company, llegando a ser piloto de pruebas jefe de la English Electric. En este puesto, fue el primero enpilotar el bombardero Canberra y el caza Lightning, y consiguió varios récords mundiales de altitud y distancia.






*El éxito de Roland P. Beamont pilotando el Typhoon se reflejó en la concentración de muescas victoriosas bajo el emblema de su avión (arriba).*




**Hawker Typhoon Mk IB del escuadrón 609 de la R.A.F., pilotado por el jefe de escuadrilla R. P. Beamont en abril de 1943.**

**Dimensiones**
Envergadura: 31,09 m.
Longitud: 21,18 m
Altura: 6,1 m.

**Motor**
4 Packard Merlin de
1.460 caballos

**Prestaciones**
Veloc. máxima: 460 km/h.
Techo operativo: 6.705 m.
Alcance 4.070 km.

**Armamento**
8 ametralladoras Browning de 0,303 pulgadas
1 bomba Upkeep de 4.200 kilos

# LOS ASES Y SUS AVIONES (40)



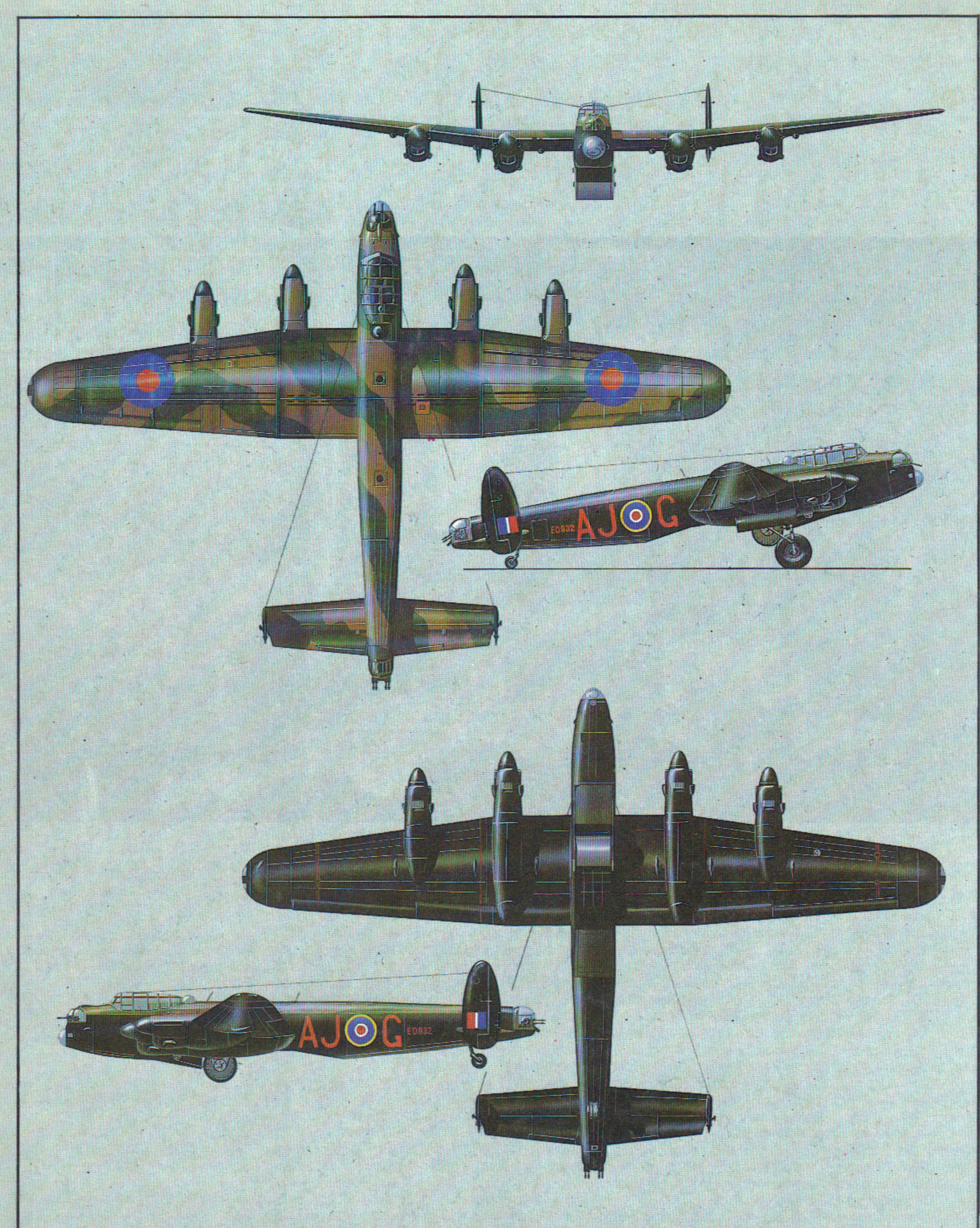
## El Lancaster de Guy Gibson

Probablemente el más famoso de todos los jefes de bombarderos de la R.A.,F. durante la Segunda Guerra Mundial, Guy Gibson fue recompensado con la Cruz de la Victoria por el papel que desempeñó llevando el mando del Escuadrón 617 de bombarderos Lancaster contra las presas de Möhne y Eder, durante la noche del 16 al 17 de mayo de 1943. Nacido en Simla, India, en 1918, Guy Gibson fue reclutado para la Royal Air Force a finales de 1937 y destinado al Escuadrón n.º 83. El comienzo de la Segunda Guerra Mundial le encontró pilotando el bombardero Handley Page Hampden; fue entonces trasladado a los cazas nocturnos en noviembre de 1940, sirviendo en un Escuadrón de Bristol Beaufighter durante dos meses. Después de un breve intervalo fuera del servicio activo se le dió el mando del Escuadrón n.º 106 de bombarderos pesados Avro Lancaster. Para finales de 1942, se había ganado la Orden de Servicios Distinguidos, y una barra a la Cruz de Vuelos Distinguidos.

Fue a mediados del mes de marzo del año siguiente cuando se decidió la creación de una unidad especial entrenada, el Escuadrón 617, para atacar las grandes presas del Oeste de Alemania, con armamento especial, las llamadas bombas pesadas. Se pensaba que la destrucción de las presas de Möhne, Snipe, Eder y Schwelme no solamente provocarían una vasta inundación por toda la cuenca del Ruhr, sino que darían al traste con la industria de guerra alemana, al destruir unas centrales hidroeléctricas vitales. Se le dió a Gibson el mando del nuevo Escuadrón.

En aquel famoso bombardeo, la noche del 16/17 de mayo de 1943, diecinueve Lancasters, dirigidos por Gibson, que llevaban cada uno una bomba «Upkeep» de 4.200 kg., del doctor Barnes Wallis, suspendida bajo sus compartimentos de bombas, despegaron hacia objetivos bien determinados. Veintiocho minutos después de la media noche, Gibson dejaba caer la primera mina sobre la Möhne; tras el ataque del quinto Lancaster, la presa quedó rota. Gibson condujo entonces los aviones supervivientes hacia Eder, donde tres minas bastaron para destruir el dique. Otros aviones atacaron Sorpe y Schwelme, pero no lograron destruir los objetivos. Durante todo el ataque, Gibson estuvo volando a baja altura sobre las defensas antiaéreas enemigas para desviar su fuego de los otros Lancaster, mientras éstos llevaban a cabo el bombardeo. De los 19 aparatos que habían despegado, ocho no volvieron.
Finalmente, Gibson fue muerto el 19 de septiembre de 1944 al regresar de un bombardeo sobre Rheydt y Moenchen-Gladbach.

*Aunque su nombre va unido indisolublemente al bombardeo de las presas alemanas la noche del 16 al 17 de mayo de 1943, Gibson ya tenía una buena reputación como uno de los más experimentados pilotos de bombarderos. En unos tres años y medio de casi ininterrumpido servicio, completó unas 71 salidas de bombardeo y 99 despegues en cazas, recibiendo cuatro condecoraciones al heroísmo.*




**Avro Lancaster B Mark III (especial) del Escuadrón 617 de la RAF, pilotado por el comandante de ala G. P. Gibson, el 16 y 17 de mayo de 1943**

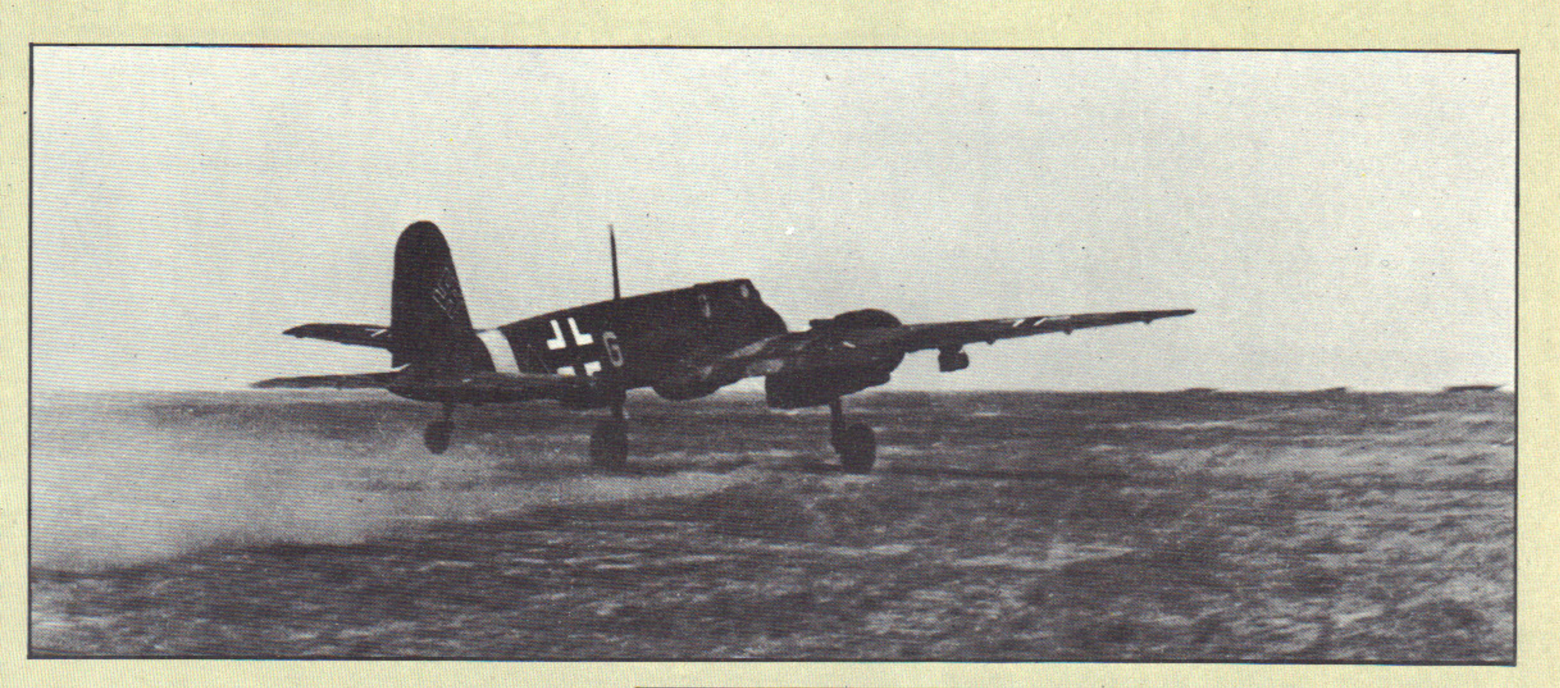
**Dimensiones**
Envergadura: 14,2 m.
Longitud: 9,75 m.
Altura: 3,25 m.

**Motor**
2 Gnome-Rhône 14 M 4/5 de 700 caballos.

**Prestaciones**
Velocidad máxima: 407 km/h.
Techo operativo: 9.000 m.
Alcance: 690 km.

**Armamento**
1 cañón MK 101 de 30 mm.
2 ametralladoras MG 17 de 7,9 mm.
2 cañones MG 151 de 20 mm.





## El Henschel HS 129 de Bruno Meyer



*Arriba y sobre estas líneas: La mayor parte de los aviones Hs 129 de apoyo próximo fueron utilizados en el frente del Este. Entre las armas intercambiables que podían llevar estaba el cañón antitanque Bk 7-5 de 75 mm., que podría destruir incluso el tanque pesado Josef Stalin, con una sola granada. La unidad de Meyer usó este cañón en la batalla de Kursk.*

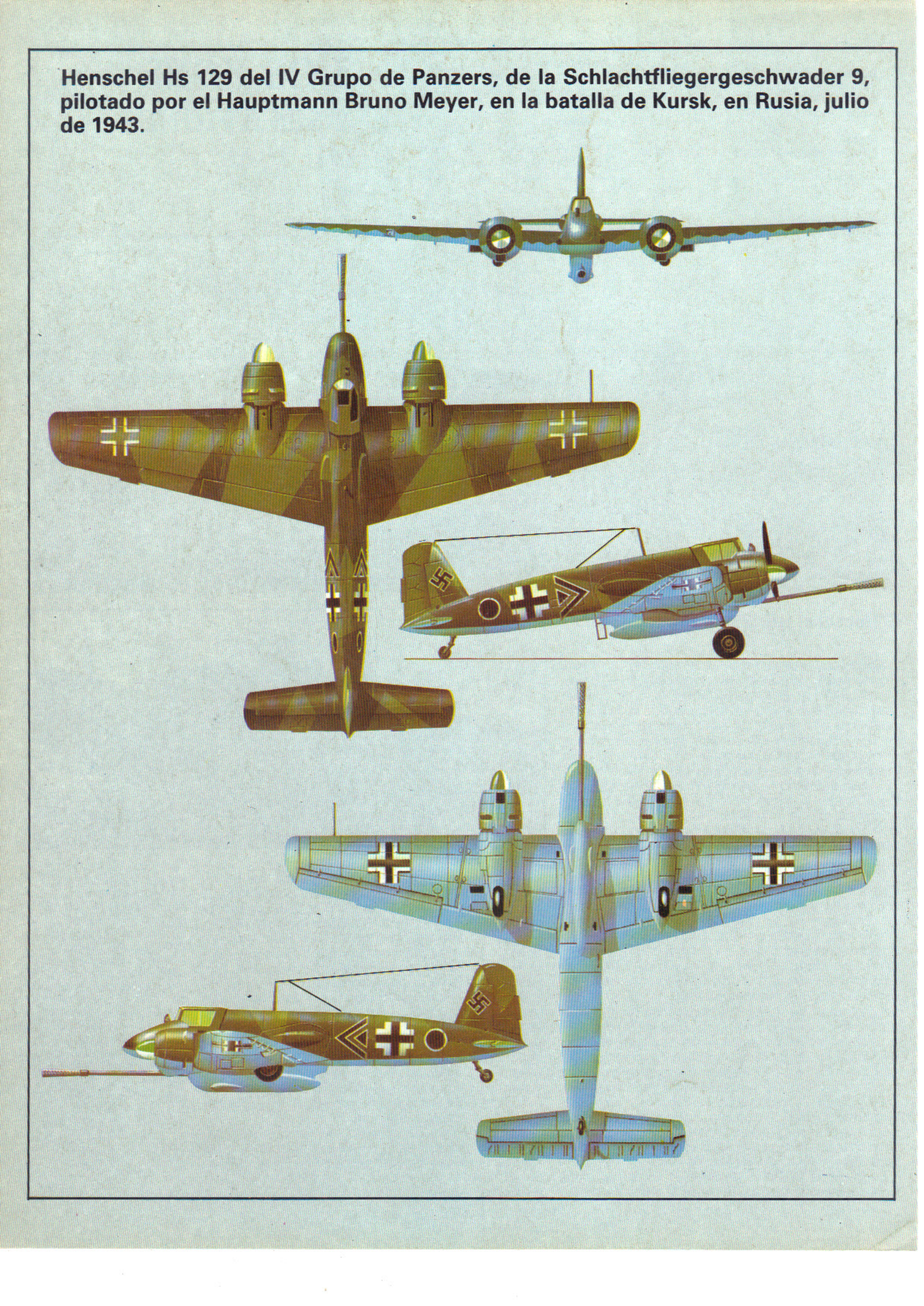
Nacido en Jeremie, en la isla de Haití, en las Indias Occidentales, el 13 de noviembre de 1915, Bruno Meyer entró en el Ejército alemán el 4 de abril de 1934, pero más tarde se le trasladó a la Luftwaffe asistiendo a la escuela de aprendizaje de Hildesheim en 1937. Durante la campaña de Polonia, sirvió en el único grupo de asalto que tenía la Luftwaffe, el Lehrgeschwader 2, que utilizaba los biplanos Henchsel Hs 123, bajo el mando del mayor Werner Spielvogel, que atacó Radom, Varsovia y Modlin. Permaneció en esta unidad durante la Batalla de Francia y tomó parte en los ataques sobre Arrás, Cambrai y Soissons. También participó en combates aéreos durante la Batalla de Inglaterra.

En 1941 fue nombrado «staffelkapitän» de la 5 Staffel LG 2 durante el ataque a Grecia y Creta. La Lehrgeschwader 2 se mantuvo en activo durante las primeras etapas de la operación Barbarroja y Meyer intervino en la batalla de Wop, antes de ser trasladado al sector norte donde intervino en el combate de Vitebsk, entre tanques. El 21 de agosto de 1941 se le recompensó con la Cruz de Caballero después de completar las 200 misiones de vuelo.

En octubre de 1942, fue trasladado al norte de Africa, donde se encuadró en la Schlaghtgeschwader 2. Al mes siguiente, como «oberleutnant» tomó el mando de la Staffel 4, que pilotaba los Henschel Hs 129, en misiones anti-tanques. Escapándose a Italia antes de la caída de Túnez, volvió a Alemania, para crear y dirigir el cuarto grupo de Panzers, la Schlachtfliegergeschwader 9, condujo a su unidad al frente ruso, con tiempo suficiente para tomar parte en la operación Znadelle, el masivo combate de tanques en Kursk, que empezó el 5 de julio de 1943.

Después de tres días de terribles combates entre ambas fuerzas blindadas, se confió al grupo de Meyer el apoyo al flanco sur alemán. Se esperaba que los refuerzos rusos se decidieran a atacar por ese lado. A primeras horas de la mañana del 8 de julio, los pilotos de una patrulla que conducía Meyer en persona, detectaron un cierto número de tanques rusos moviéndose por el área boscosa próxima a Bielgorod. Llamando a la base para pedir refuerzos, Meyer lanzó sus pilotos al ataque y poco después se le unieron las escuadrillas 4/SchG 2 bajo el mando del Hauptmann Matuschek, la 8/Schg 2, con el «oberleutnant» Franz Oswald, la 4/Schg 1 con el «oberleutnant» Dornemann y la 8/Schg 1, que conducía el «leutnant» Orth. Sin pérdidas propias, los sesenta Henschels de Meyer, destruyeron o inutilizaron más de ochenta tanques rusos y muchos otros vehículos blindados que habían estado a punto de atacar el, por otro lado, desguarnecido flanco de la II SS Panzer Korps.

Meyer continuó sus misiones de vuelo en el Este, alcanzando especial éxito en Kriwoy Rog. En julio de 1944 se le envió a los cuarteles del Alto Estado Mayor de la Luftwaffe y pasó casi todo el resto de la guerra en puestos burocráticos.



**Henschel Hs 129 del IV Grupo de Panzers, de la Schlachtfliegergeschwader 9, pilotado por el Hauptmann Bruno Meyer, en la batalla de Kursk, en Rusia, julio de 1943.**

| Dimensiones | Prestaciones |
|---|---|
| Envergadura: 33,53 m.<br>Longitud: 20,22 m.<br>Altura: 4,46 m. | Velocidad máxima: 488 km/h.<br>Techo operativo: 9.750 m.<br>Alcance: 4.585 km. |
| **Motores** | **Armamento** |
| 4 Pratt and Whitney R 1830 de 1.200 caballos. | Diez ametralladoras Browning de 0,5 pulgadas.<br>Carga máxima de explosivos: 3.992 kg. |



## El Consolidated B-24 D de Leon Johnson

De todos los bombardeos americanos realizados a la luz del día sobre Europa durante la Segunda Guerra Mundial, ninguno fue más célebre que el realizado sobre el complejo pretrolífero de Ploesti el 1 de agosto de 1943, llevado a cabo por los 179 «B 24-D» de los Grupos de Bombarderos 44, 93, 98, 376 y 389 de la octava y novena U.S. Air Forces. El ataque fue recordado en particular por su duración, el bajo nivel de vuelo mantenido sobre territorio enemigo, las enormes bajas sufridas y por el hecho de que no menos de cinco pilotos de los que participaron en el ataque ganaron la Medalla del Congreso al Honor. Uno de los galardonados, Leon W. Johnson, entonces coronel, tuvo una señalada y distinguida carrera en las Fuerzas Aéreas americanas, al mismo tiempo que se convirtió en el más respetado de sus comandantes.

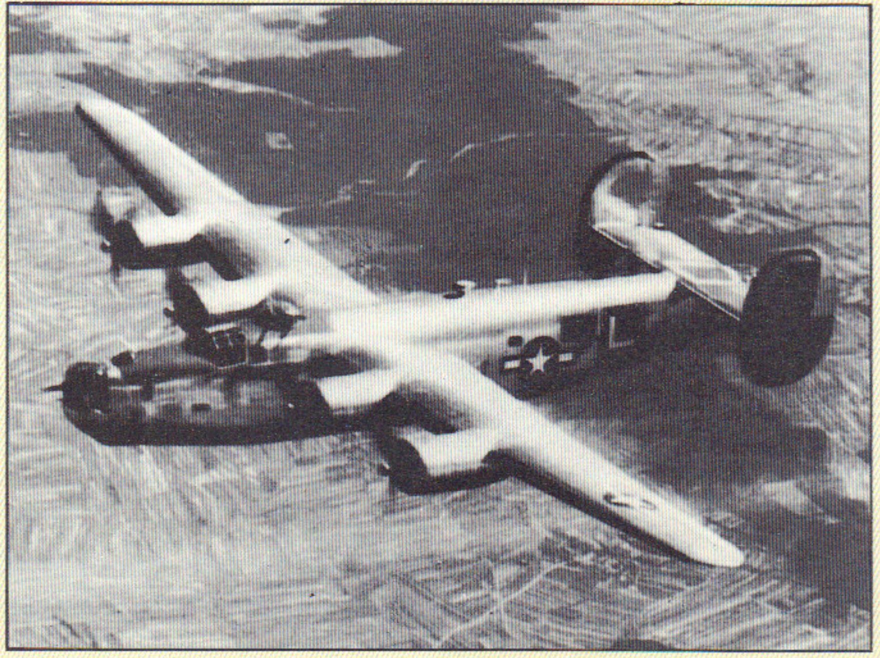
Nacido el 13 de septiembre de 1904 en Columbus, Missouri, Johnson era un graduado por West Point que recibió su despacho en Infantería, en junio de 1926. Tres años más tarde fue asignado al Cuerpo Aéreo del Ejército completando su entrenamiento como piloto en febrero de 1930. Durante los siguientes diez años sirvió en numerosas unidades de bombarderos en los Estados Unidos y el Pacífico, alcanzando el rango de mayor en 1941. Al establecerse la Octava Fuerza Aérea U.S.A., fue nombrado Jefe Auxiliar operativo en el Estado Mayor, por ser uno de los cuatro primeros oficiales de vuelo de la Octava Fuerza. En junio de 1942 llegó a Gran Bretaña.

En el mes de enero siguiente fue promovido a comandante del grupo de bombarderos 44, pilotando entonces los B-24 D en Shipkham, Norkfolk, recibiendo el mando del coronel Frank Robinson, Johnson pronto se hizo popular como comandante de los «Flying Eihtballs» y en julio condujo al grupo camino del norte de Africa para preparar la operación «Statesman», ataque secreto a las instalaciones petrolíferas de Ploesti, en Rumania. Durante este bombardeo a baja altura, Johnson voló como comandante de la formación 44 en el puesto de copiloto del famoso veterano B-24 D, Suzy-Q. Su piloto era el mayor William Brandon. Al llegar al objetivo, Johnson se encontró con que éste ya había sido atacado por error, por otro grupo, y que las defensas del mismo se encontraban en plena alerta. A pesar del infierno de fuego y llamas, Johnson ordenó a Brandon dirigir a la 44 en ataque hacia cualquier sector de la planta petrolífera que todavía siguiera intacto. Solamente dos B-24 D de la formación de Johnson sobrevivieron al combate y pudieron volver a Benina después del bombardeo, por lo cual la 44 recibió la mención a la Unidad Distinguida, y su líder, la Medalla del Honor.

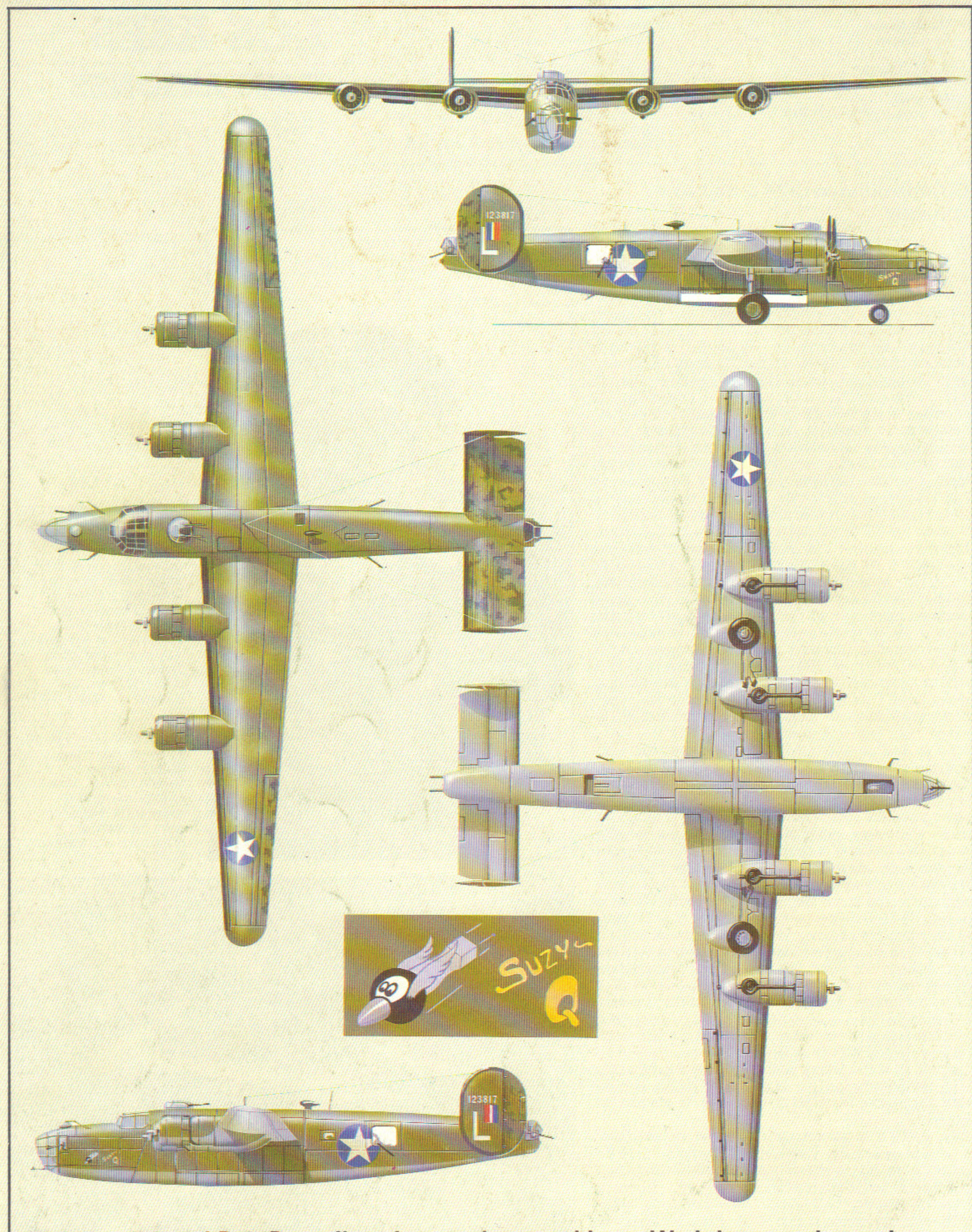
De vuelta a Shipdham, Leon Johnson fue ascendido a General de Brigada, y se le dio el mando de la 14 Escuadrilla de bombarderos en septiembre de 1943, puesto que ocupó hasta el final de la guerra. Su impresionante lista de condecoraciones al heroísmo incluía la Medalla del Honor, la Estrella de Plata, la Legión del Mérito, la Cruz de Vuelos Distinguidos americana, con hojas de roble, la Medalla del Aire con hojas de roble, la legión de Honor francesa, la Cruz de Vuelos Distinguidos inglesa y las Cruces de Guerra francesa y belga.



*Izquierda: Leon Johnson fotografiado tras recibir la Medalla al Honor, la más alta condecoración de los Estados Unidos. Su carrera tras la guerra incluyó el mando de la Tercera División Aérea de la USAF, en Gran Bretaña, de 1948 a 1950.*



*Abajo: Un Liberator de la 15 Fuerza Aérea de los Estados Unidos. Saliendo de Italia unos cuantos meses más tarde, la 15, dirigida por Johnson, atacó la refinería de Ploesti, en 1944.*




**El Consolidated B-24D copilotado por el coronel Leon W. Johnson, al mando del grupo de bombarderos 44 USA AF, en Ploesti, el 1 de agosto.**

| **Dimensiones** | **Prestaciones** |
| --- | --- |
| Envergadura: 30,2 m.<br>Longitud: 26,5 m.<br>Altura: 6,93 m. | Velocidad máxima: 434 km/h.<br>Techo práctico: 5.180 m.<br>Alcance con carga máxima: 950 km. |
| **Motores** | **Armamento** |
| Cuatro Bristol Hércules XVI de 1.650 caballos. | Ocho ametralladoras de 0,303 pulgadas (7,69 mm)<br>Carga máxima: 6.350 kg de explosivos. |

# LOS ASES
## Y SUS AVIONES (43)



Un Short Stirling «Gold Coast», del escuadrón n.º 218 de la R.A.F., que voló como bombardero pesado, de enero del 42 hasta agosto del 44, momento en que fue reemplazado por el Avro Lancaster. Arthur Aaron (en el recuadro) fotografiado cuando era cadete, iba pilotando el Stirling cuando ganó la Cruz Victoria al valor reconocido, la noche del 12 al 13 de agosto de 1943.

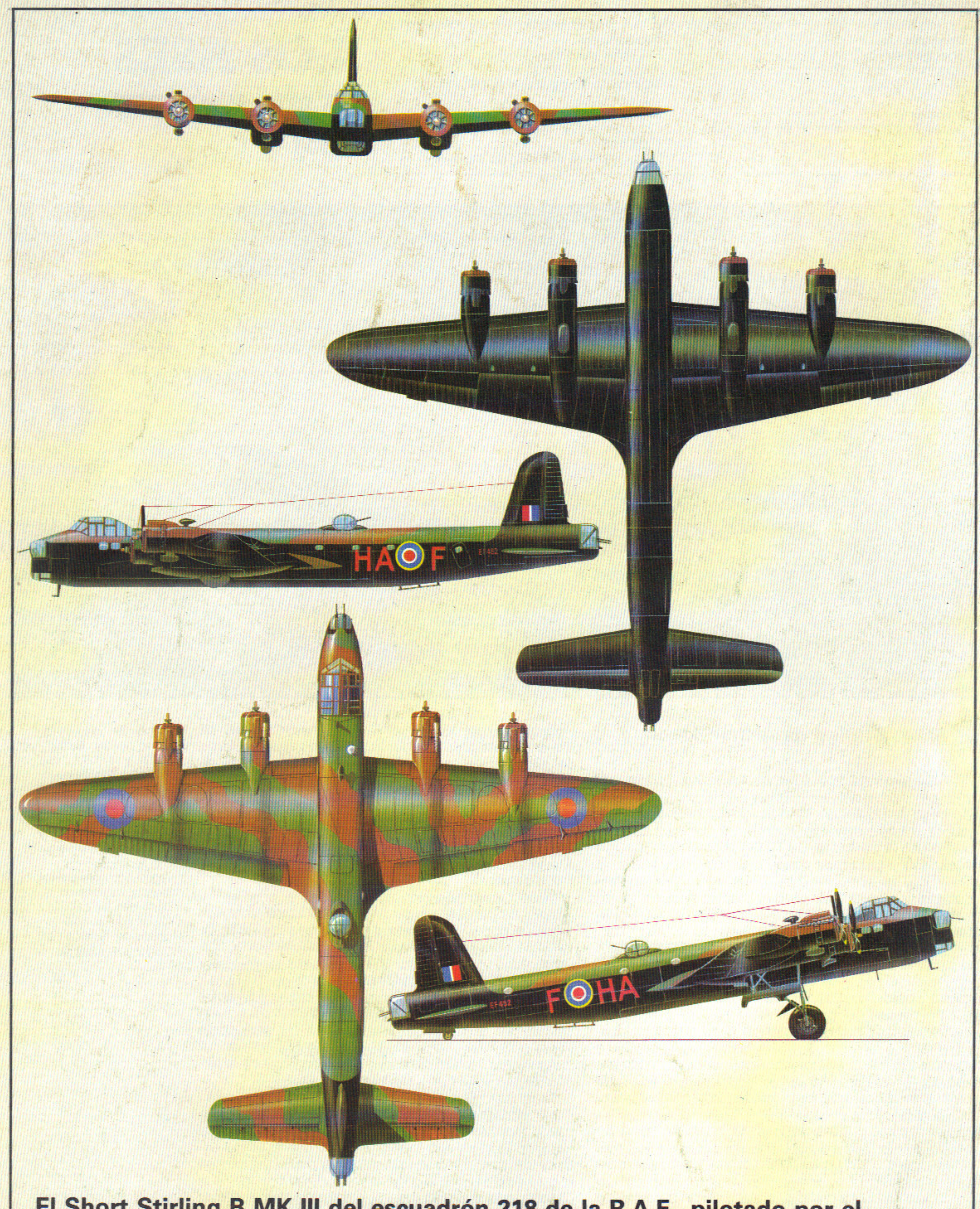
## El Short Stirling de Arthur Aaron

El Sargento de Vuelo Arthur Aaron era capitán del 218 escuadrón de Short Stirling III (Gold Coast) que despegó de Downham Market en Nortfolk para participar en el bombardeo de Turín en el norte de Italia, la noche del 12 de agosto de 1943. Después de un largo vuelo sobre la Europa ocupada y sobre los Alpes, el Stirling se iba acercando a su objetivo cuando fue descubierto y atacado por un caza nocturno enemigo. El valor desplegado por Aaron durante este ataque y posteriormente a él, le valió la concesión de la Cruz Victoria. Tres de los motores del Stirling fueron alcanzados, el parabrisas destruido y las torretas delantera y posterior, puestas fuera de combate. El sistema de mando quedó dañado, produciendo la inestabilidad y la dificultad de control del gran bombardero. Los proyectiles atravesaron el fuselaje y mataron al navegante e hirieron a otros miembros de la tripulación. Una bala hirió a Aaron en el rostro, rompiéndole la mandíbula y destrozándole los tejidos. Una segunda bala le hirió en el pulmón. Con el brazo derecho inutilizado, Aaron cayó sobre la palanca de mando, produciendo en el avión un picado de varios miles de pies. El Ingeniero de vuelo consiguió recuperar el control a una altura de 900 metros del suelo (3.000 pies). Privado del habla, Aaron indicó al artillero que tomara el control del aparato. Se seleccionó un rumbo al sur, en un intento de conducir al Crippler bombardero, con un solo motor y una bomba a bordo de 4.000 libras (1.814 kg.) que no había podido ser lanzada, hacia Sicilia o el Norte de Africa.

El Sargento de vuelo Aaron fue trasladado a la parte posterior del avión, donde se le administró morfina. Después de descansar por un rato, Aaron insistió en volver al puesto de mando. Fue colocado en el asiento del piloto y le colocaron los pies sobre la barra del timón. Por dos veces intentó hacerse con el control del avión, pero sus fuerzas no estaban a la altura de su determinación y con bastante dificultad se le pudo convencer que dejara de intentarlo. Aunque exhausto y con grandes dolores, Aaron siguió prestando asistencia a la tripulación, dando instrucciones por escrito con la mano izquierda.

Cinco horas después de abandonar el objetivo, el Stirling empezó a quedarse sin carburante. Sin embargo, al poco, empezaron a distinguirse las luces de referencia del aeropuerto de Bône, en Algeria y el Sargento de Vuelo Aaron reunió sus escasas fuerzas para dirigir al artillero en la azarosa tarea de tomar tierra con el destrozado aparato. El aeropuerto estaba en tinieblas y el tren de aterrizaje del Stirling no se pudo hacer descender, sin embargo, intentaron aterrizar por cuatro veces bajo la dirección de Aaron. Al quinto intento, el resto de sus fuerzas lo abandonó y la maniobra fue terminada con éxito por el artillero.

Aaron no vivió para ver reconocido su valor. Si se hubiera contentado con permanecer en reposo, guardando sus fuerzas, quizá se hubiera podido recobrar. Pero, en lugar de eso, cumplió con su deber, asegurándose de que ni su avión ni su tripulación caían en manos enemigas y lo pagó con el último precio. En la citación que apareció tras su muerte en la «London Gazzette» se pagó tributo a su acción con estas palabras: «En situación desesperada dio muestras de las mejores cualidades de valor, determinación y mando y, aunque herido y moribundo, dio tan alto ejemplo del sentido del deber como raramente se ha visto.»




**El Short Stirling B MK III del escuadrón 218 de la R.A.F., pilotado por el Sargento de Vuelo A. L. Aaron, durante el bombardeo de Turín, del 12 al 13 de agosto de 1943**

**Dimensiones**
Envergadura: 12,48 m.
Longitud: 10,17 m.
Altura: 4,59 m.

**Motor**
Pratt & Whitney R-2.800
de 2.000 caballos.

**Prestaciones**
Veloc. máx.: 668 km/h.
Techo operativo: 11.280 m.
Alcance: 1.633 km.

**Armamento**
6 ametralladoras Browning 0,5 pulgadas.





## El Corsair F4U-1A de «Pappy» Boyington

Gregory «Pappy» Boyington, el piloto de caza de más alto récord de victorias de toda la élite del U.S. Marine Corps, nació en Idaho, en 1912, y le fue encomendado dicho servicio antes de los veinte años. Fue uno de los primeros «Flying Tigers» del Grupo Voluntario Americano de Chennault y en 1941 destruyó sus primeros seis cazas japoneses sobre Birmania y China, pero volvió al Marine Corps en noviembre de 1942.

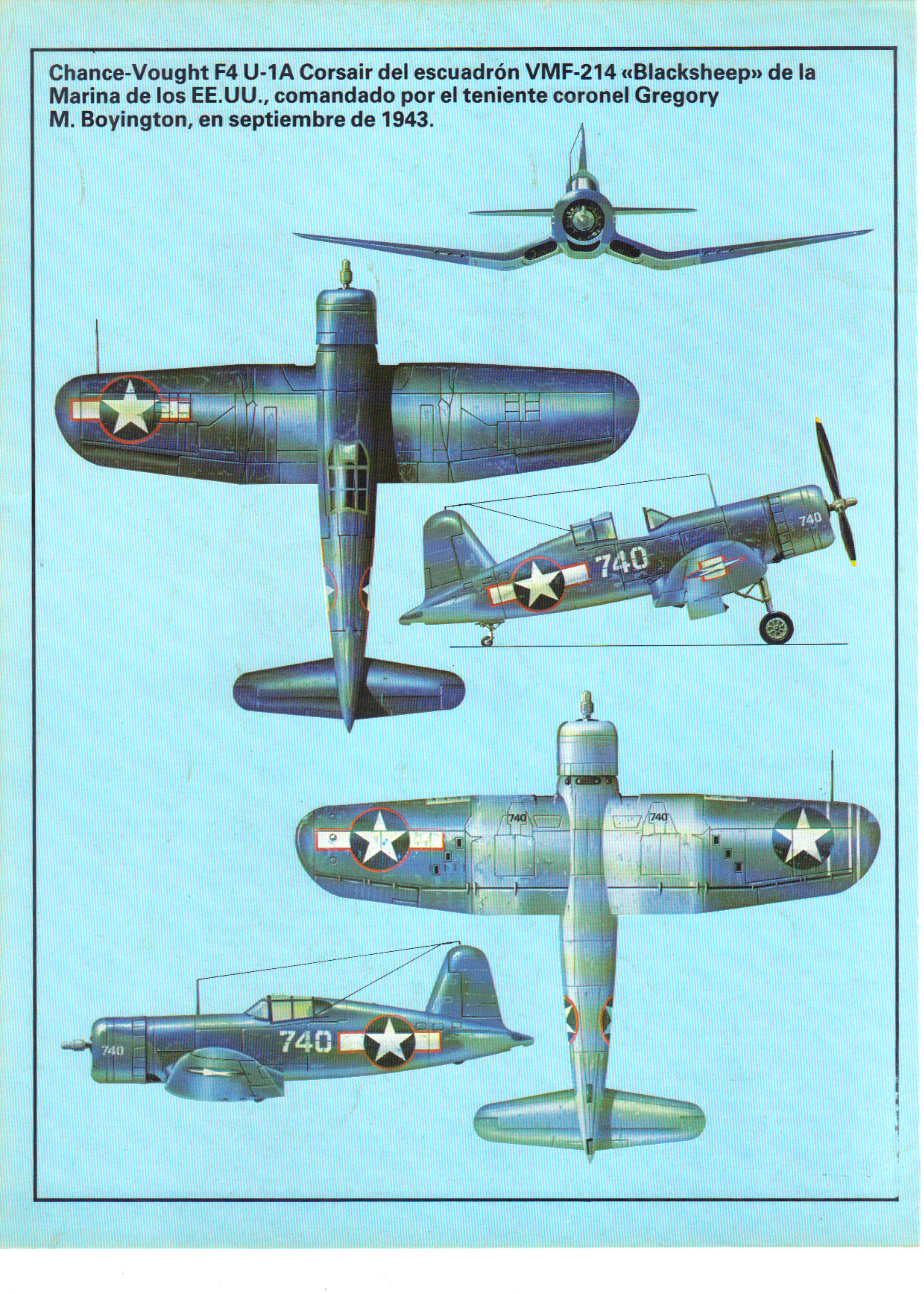
Como había estado ausente del servicio regular, a Boyington no le fue asignado puesto de combate inmediatamente, pero fue embarcado rumbo a las Salomon como oficial de operaciones. Sin embargo, cuando se dotó el puesto de C.O. del escuadrón UMF 222 de Cazas de Marina Boyington lo tomó. A pesar de haber salido en numerosas misiones de escolta, el escuadrón apenas tuvo encuentros con la aviación enemiga, pero, después de sufrir la rotura de un tobillo en una reyerta en un bar, el exaltado piloto se encontró de nuevo fuera del servicio activo.

En 1943, después de recobrarse de su herida y tras repetidas peticiones de puesto en combate, Boyington consiguió permiso para formar una unidad provisional de VMF 214 el 7 de agosto. Pilotando los Vought F4U Corsairs, el nuevo escuadrón se trasladó a la isla Russell, en septiembre y desde el primer momento se encontró en lo más crudo de la batalla aérea. El día 16, durante una misión escolta a Ballale, Boyington destruyó él solo cinco cazas japoneses y en el curso de las siguientes seis semanas su marca llegó a los 20 aparatos enemigos destruidos (incluyendo sus victorias sobre los AVG).

Después de una breve temporada de descanso fuera del teatro de operaciones, el «Blackscheep» de Boyington volvió al frente en diciembre. El 3 de enero de 1944, sin embargo, tanto Boyington como su compañero de ala, fueron dados por desaparecidos en combate y pasaron varias semanas sin que se supiera que el VMF 214 del jefe había sido capturado por el enemigo. También se supo que en su último combate había destruido otros dos cazas japoneses.

«Pappy» Boyington volvió a los Estados Unidos después de escaparse del campo de prisioneros y fue galardonado con la Medalla de Honor y la Cruz Naval. Tuvo muchos problemas personales después de la guerra, antes de que lograra recuperarse por completo de su alcoholismo. Su libro, «Baa, baa black sheep», fue un best-seller y más tarde llegó a dirigir una serie televisiva con el mismo nombre. VMF-214 Blacksheep es todavía un escuadrón de la marina en activo y continúa rindiendo honores a su primer comandante en jefe.

*Arriba, a la izquierda: «Pappy» Boyington reparte órdenes a sus hombres antes de salir en misión en diciembre de 1943.*

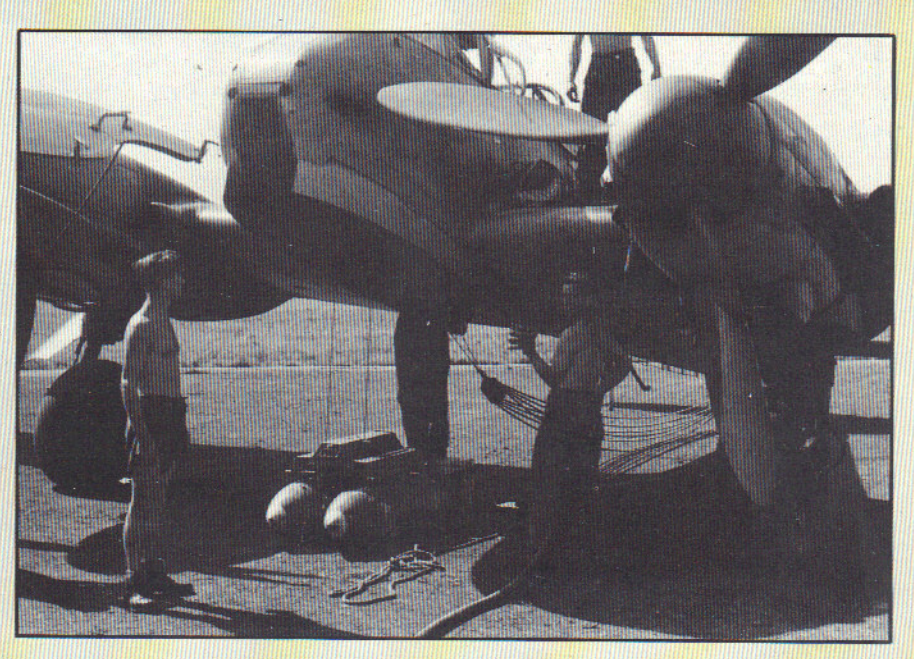



**Chance-Vought F4 U-1A Corsair del escuadrón VMF-214 «Blacksheep» de la Marina de los EE.UU., comandado por el teniente coronel Gregory M. Boyington, en septiembre de 1943.**

| | |
|---|---|
| **Dimensiones**<br>Envergadura: 16,35 m.<br>Longitud: 12,48 m.<br>Altura: 4,28 m. | **Prestaciones**<br>Veloc. máx.: 600 km/h.<br>Techo operativo: 10.000 m.<br>Alcance: 1.690 km. |
| **Motores**<br>2 Daimler-Benz DB 603A de 1.850 CV. | **Armamento**<br>1 cañón de 50 mm. BK 5.<br>2 ametralladoras MG 131 de 13 mm. |







*Arriba: A pesar del morro convencional y del armamento montado sobre timón, el Me 410 podía llevar diferentes combinaciones de ametralladoras, cañones y bombas en el compartimento para bombas. El Me 410 A-1/UA y el B-2/UA albergaban un único cañón Bk 5 de 50 mm. en dicho departamento.*

*A la izquierda: Tratt fue el más sobresaliente de los pilotos de Zerstörer (destructores) de la Luftwaffe.*

## El Messerchmitt Me 410 de Edouard Tratt

Edouard Tratt fue el piloto de cazabombarderos de más alto número de victorias de la aviación alemana durante la II Guerra Mundial. También fue, a la edad de 24 años, un jefe de escuadrilla excepcionalmente joven.

Nació en Würzburg, el 24 de febrero de 1919, y se unió a la Luftwaffe en 1938, terminando su aprendizaje de piloto poco después de que comenzara la guerra. Fue enviado como teniente a la Staffel 1, en el Zarstörergeschwader 1, muy poco antes de la batalla de Francia, pilotando el Messerschmitt Bf 110.

Fueron tales las esperanzas que suscitaba el joven piloto, que fue seleccionado para formar parte del «Erprobungsgruppe 210», de Walter Rubensdörffer, para operaciones de exploración y cazabombardeo durante la batalla de Inglaterra. En cuatro meses había alcanzado doce victorias en combate con el Staffel del Gruppe 1, de las cuales, la mitad fueron contra Hurricanes y Spitfires de la R.A.F., lo que no era poco para una aviación cuya vulnerabilidad en presencia de aviones interceptores monoplazas era demasiado obvia.

Tratt permaneció en la Gr.210, pilotando el Bf 110 E-1 con el I gruppe, en misiones de ataque a tierra, en el Este. Durante aquellas operaciones se le atribuyó la destrucción de 24 tanques rusos y 26 aparatos en tierra. En la primera parte de 1942 fue ascendido a teniente primero y transferido de nuevo a la Zerstorergeschwader 1, de cuyo Staffel 1 fue entonces capitán. El 12 de abril fue recompensado con la Cruz de Caballero cuando totalizaba veinte victorias en 165 salidas.

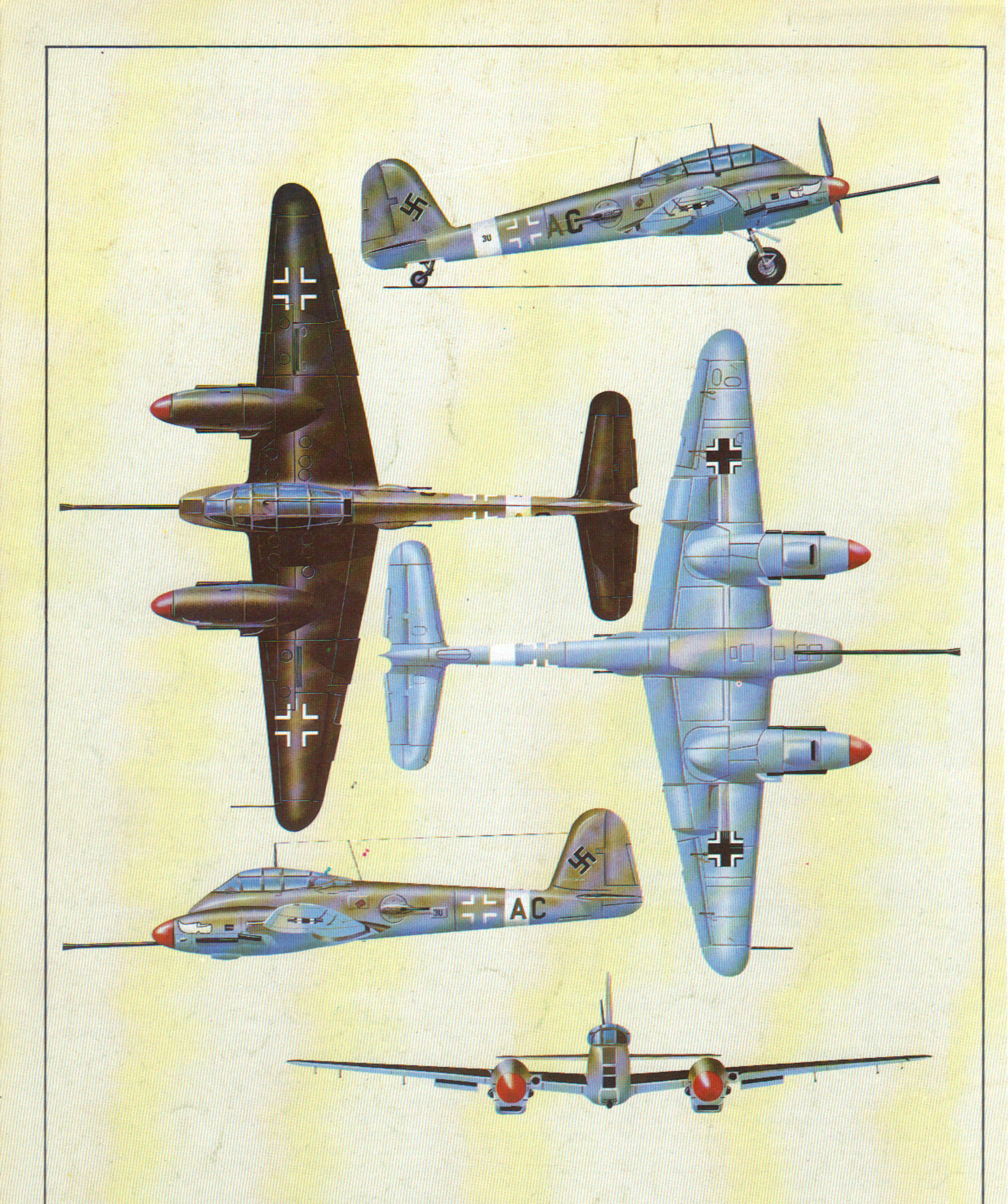
En mayo de 1943 fue encargado de capitanear una unidad especial de pruebas, la Erprobungskommando 25, nacida en Wittmundhafe, para desarrollar las tácticas de anti-bombardeo ante el acusado incremento de los ataques diurnos americanos contra suelo alemán.

El comando estaba compuesto por tres «staffeln», de los cuales, uno volaba algunos Bf 110, un Me 210 y un par de Me 410. A pesar de su papel experimental, los pilotos de la Zerstörerstaffel se apuntaron la destrucción de más de 50 bombarderos americanos contra la pérdida de diez de sus propios aviones.

En septiembre, Tratt tomó el mando del «Horst Wessel» II/ZG 26, en Oberpfaffenhofen, recientemente equipado con los cazas Me 410 —algunos de los cuales eran la variante A-I/U4, armada con los cañones Bk 5 de 50 mm.—, para la defensa de Alemania. El avión que Tratt pilotó normalmente durante esta etapa aparece en la fotografía adjunta.

En la primera parte del año 1944, la II/ZG 26 se trasladó a Königsburg/Oder, para escapar a la atención de los bombarderos americanos de largo alcance. Durante sus ataques a los bombarderos americanos, los pilotos alemanes eran cubiertos por los Fockers Wulf FW 190 y por los Messerschmitts Bf 109 de la JG 300. Sin embargo, el 22 de febrero, Tratt realizó un valiente pero temerario ataque, sin apoyo, sobre una formación de bombarderos, cerca de Nordhausen-Hartz; su Me 410 fue atacado enseguida y abatido por los Republic P-47, y el piloto murió.

El 26 de marzo de 1944, se publicó la concesión de la categoría de hojas de roble a título póstumo para Edouard Tratt. En el momento de su muerte, había realizado 350 misiones de combate, durante las cuales destruyó 38 aparatos aliados en vuelo, 26 en tierra, 24 tanques, 312 vehículos de transporte militar y 23 posiciones antiaéreas.




**Messerschmitt Me 410A-1/U4 del II Gruppe, Zerstörergeschwader 26 «Horst Wessel», de la Luftwaffe, pilotado por el Mayor Edouard Tratt, en octubre de 1943.**

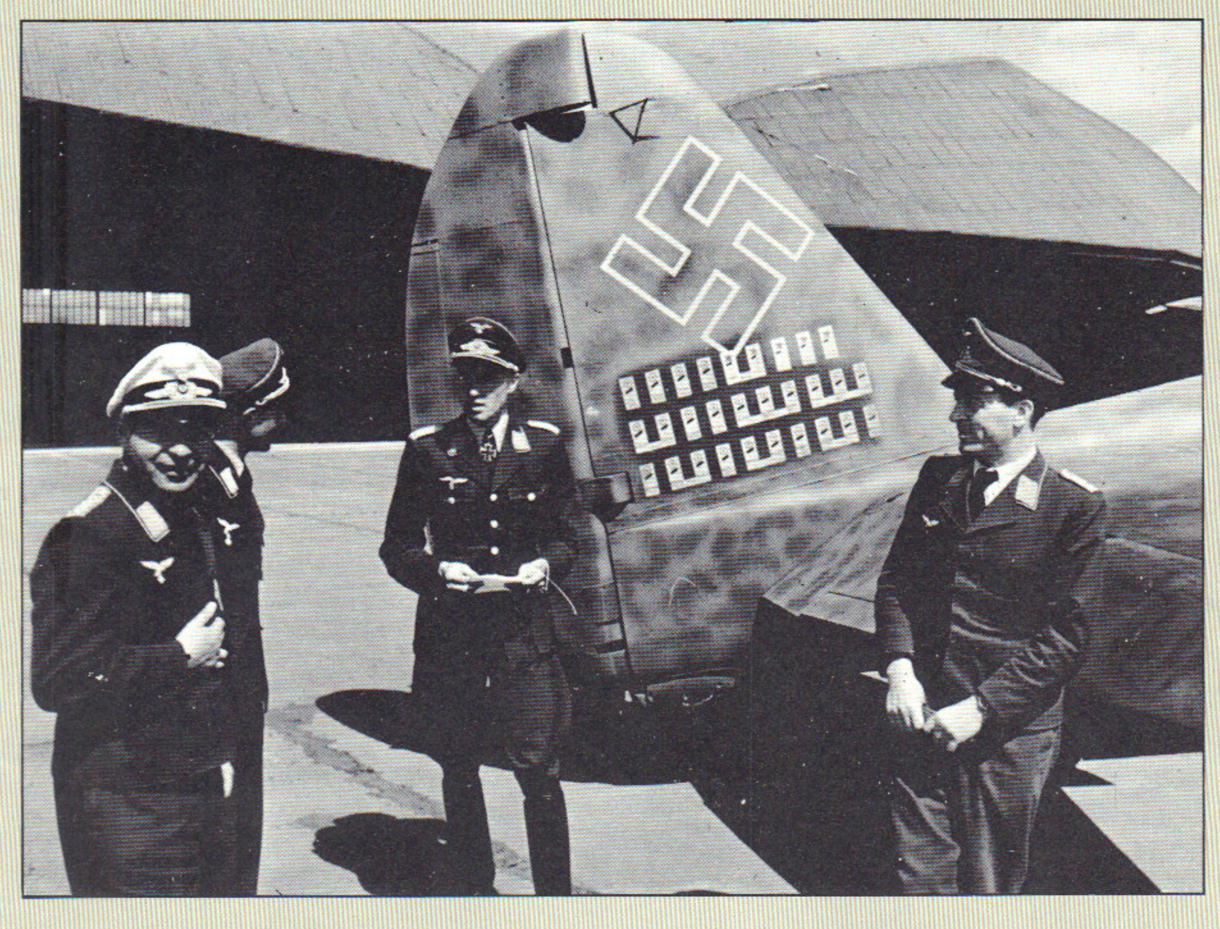
**Dimensiones:**
Envergadura: 20m.
Longitud: 14,36 m. (excluyendo antena).
Altura: 5,06 m.

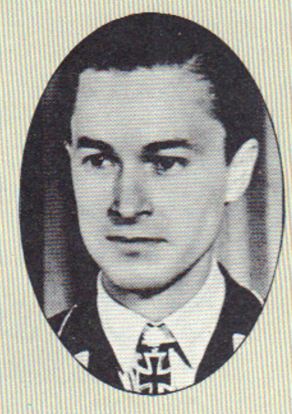
**Motores**
2 Junkers Jumo 211 J de 1.350 caballos.

**Prestaciones**
Velocidad máxima: 488 km/h.
Techo operativo: 9.900 m.
Alcance: 1.980 km.

**Armamento**
3 cañones MG FF/M, de 20 mm.
3 ametralladoras MG 17 de 7,9 mm.
2 cañones MG 151 de 20 mm., de tiro alto.
1 ametralladora MG 131, de 13 mm.

# LOS ASES
## Y SUS AVIONES (46)





*El príncipe Heinrich zu Sayn-Wittgenstein murió en combate el 21 de enero de 1944, momento en que su récord de victorias se elevaba a 83. En la fotografía aparece junto a un primitivo Junkers Ju 88 en mayo de 1943, cuya cola indica los 29 aparatos destruidos por él en aquella fecha.*

### El Junkers Ju 88 del Príncipe Heinrich.

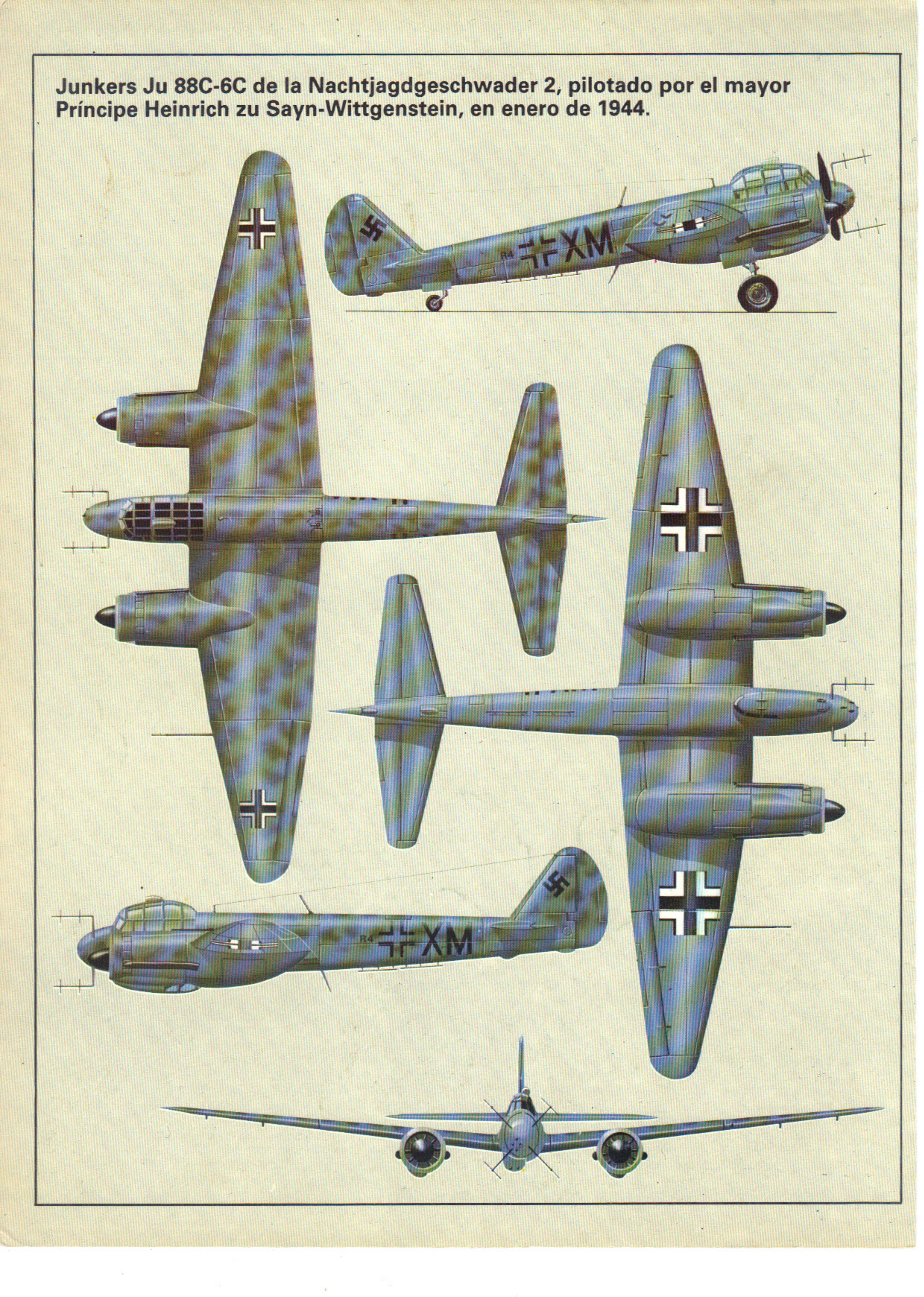
En el momento de su muerte, el príncipe Heinrich zu Sayn-Wittgenstein era el piloto récord de entre los de cazas de ataque nocturno de la Luftwaffe, habiendo derribado no menos de 83 aparatos aliados en la oscuridad. Solamente pudieron mejorar su marca Heinz-Wolfgang Schnaufer y Helmut Lent.

Nacido en Copenhague, Dinamarca, el 14 de agosto de 1916, el príncipe Heinrich se inscribió en la Luftwaffe antes de la II Guerra Mundial y sirvió en principio como piloto de bombardero. En agosto de 1914, después de haber realizado unas 150 misiones de vuelo, fue trasladado a los cazas nocturnos.

El príncipe demostró ser enemigo mortal al mando de su caza nocturno —en aquellos momentos, un Messerschmitt Bf 110 G— y cuando su marca alcanzó los 22 aparatos destruidos fue recompensado con la Cruz de Caballero, el 2 de octubre. En el mes de julio siguiente destruyó siete bombarderos en una sola noche —lo cual fue un récord munial, según se creyó— y ganó la categoría de hojas de Roble de su Cruz el 31 de agosto.

Entre septiembre y noviembre, comandó el Gruppe II, de la NJG3, pero el día del año nuevo de 1944, fue ascendido a comandante y con este nuevo rango tomó el mando de la Nachtjagdgeschwader 2.

El 21 de enero, el príncipe Heinrich despegó de Stendal, en su Ju 88C-6C, equipado con SN-2 Lichtenstein y armado con cañones de tiro alto MG 151. Iba orientado por su operador de radar, Feldwebel Ostheimer, hacia la oleada de bombardeos de la R.A.F., que se dirigía a Magdeburg, y una hora más tarde derribó un Lancaster, con sus ametralladoras Schräge Musick; despachó tres bombardeos pesados más, en rapida sucesión y seguidamente se enfrentó a un cuarto avión. Al abrir fuego con su cañón contra el compartimento de bombas del bombardero, su tripulante observó el comienzo de un incendio que, aparentemente, fue sofocado. Acercándose entonces con el JU 8 al Lancaster, el príncipe Heinrich quiso abrir fuego una vez más contra el aparato de la R.A.F. cuando éste, repentinamente, explosionó. En ese momento se oyeron unas violentas explosiones en el ala de babor del caza alemán; el piloto ordenó a su tripulante lanzarse en paracaídas mientras él intentaba hacerse con el control de su averiado aparato. Pero, mientras Ostheimer sobrevivió al lanzamiento en paracaídas, el príncipe Heinrich murió en la carlinga del Junker, que se estrelló cerca de Schönhausen. Cerca de allí se encontraron los restos de un Heinkel He. 219 pilotado por otro gran piloto de caza alemán, el capitán Manfred Meurer, con un total de 65 victorias. Se pensó entonces que Meurer pudo haber chocado contra el Lancaster derribado por el príncipe Heinrich. Dos días más tarde, se hizo pública la concesión a título póstumo de la categoría de Espadas a su Cruz de Caballero.




**Junkers Ju 88C-6C de la Nachtjagdgeschwader 2, pilotado por el mayor Príncipe Heinrich zu Sayn-Wittgenstein, en enero de 1944.**

**Dimensiones**
Envergadura: 16,51 m.
Longitud: 12,55 m.
Altura: 4,65 m.

**Motores**
2 Rolls-Royce Merlin de 1.635 caballos.

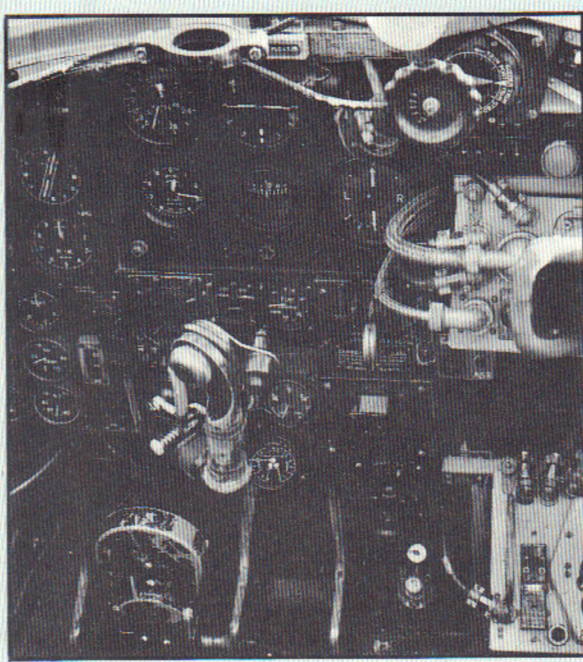
**Prestaciones**
Velocidad máxima: 608 km/h.
Techo operativo: 8.535 m.
Alcance: 1.600 km.

**Armamento**
4 cañones Hispano de 20 mm.



## El Mosquito DH de John Cunningham

A John Cunningham siempre se le ha asociado con los aeroplanos producidos por la compañía De Havilland, en Hatfield, Hertfordshire. Como piloto de pruebas con la compañía antes de la Segunda Guerra Mundial, y miembro del escuadrón auxiliar 604 (condado de Middlesex), de la Fuerza Aérea, en biplanos Hawker Demon, fue llamado a filas al comienzo de la guerra y transformado, con su escuadrón, en la Bristol Bleuheim de bombarderos ligeros, formando equipo con C. F. Rawnsley, como artillero. Después de unas primeras escaramuzas diurnas, el escuadrón pasó a servicio de noche durante la batalla de Inglaterra, y para el invierno de 1940-41, Cunningham era ya piloto nocturno de los Bristol Beaufighter.



Todavía en pareja con Rawnsley, que ya era por entonces un experto operador de radar, Cunningham permaneció con los Beaufighter hasta el verano de 1942, habiendo alcanzado para entonces el mando del escuadrón. Había sido galardonado por dos veces con la Orden de Servicios Distinguidos y había recibido la Cruz de Vuelos Distinguidos. Asimismo, había destruido 16 bombarderos enemigos, de los que todos menos dos eran Heinkel He 111. Tras un intervalo de calma en las operaciones, mientras fue comandante del Ala de entrenamiento en los cuarteles del Grupo 81, se le confió el mando del escuadrón 85, en enero de 1943, pilotando los cazas Havilland Mosquito II, de ataque nocturno, que tenían su base en Hunsdon, Norfolk. Durante 1943, fueron apareciendo sucesivas versiones de los Mosquito, incluyendo los Marks XII y XV, pero en noviembre de aquel año, el escuadrón se hizo cargo del primer NF Mark XVII, equipado con el radar centimétrico AL Mark X.

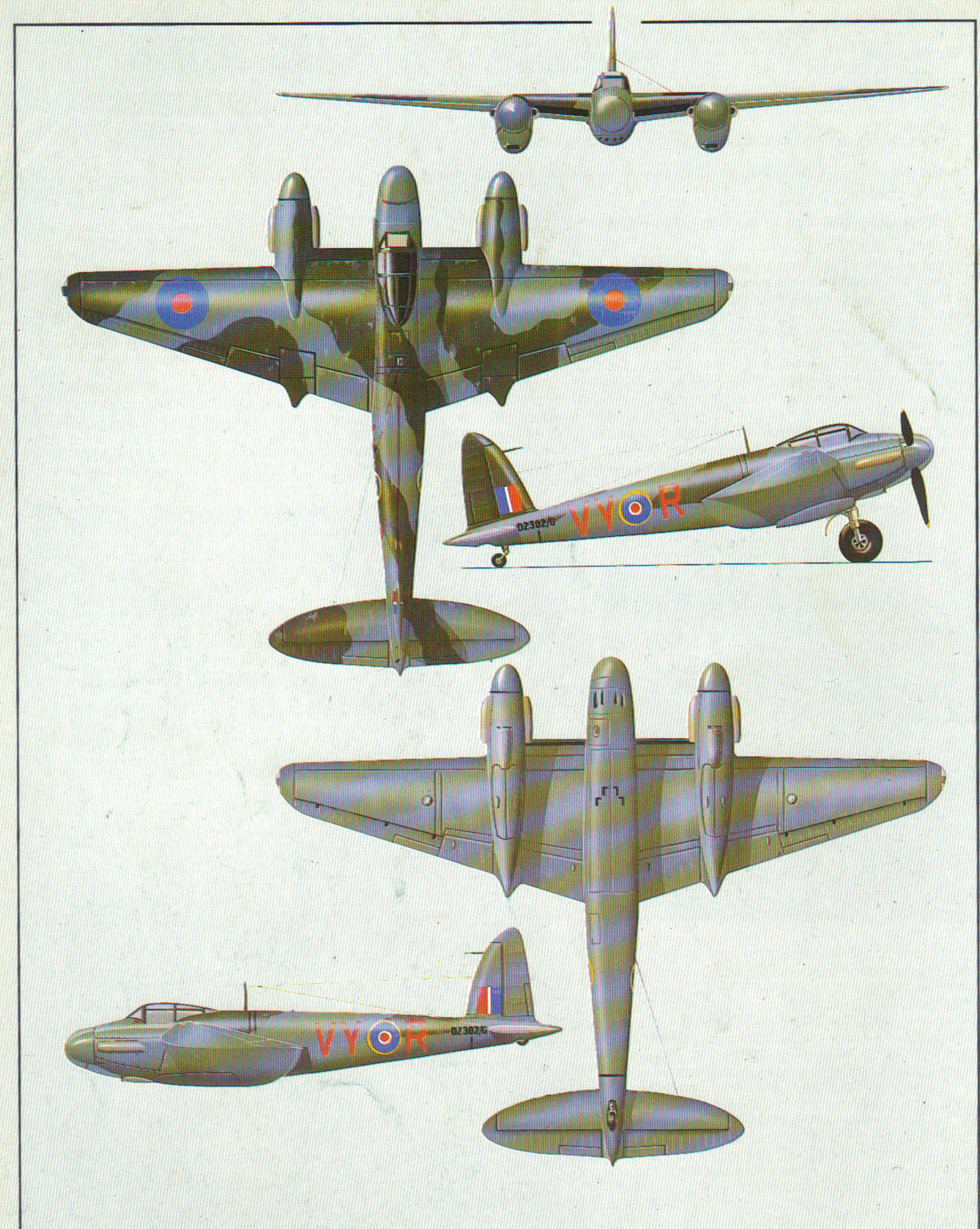
Esta combinación de avión y radar prometía rendir mejores resultados que el antiguo **Al Mark VIII,** que equipaba al Mosquito Mark XII, pero aunque lo intentó Cunningham no pudo reclamar ninguna victoria como confirmada con el nuevo equipo. La que consiguió el 2 de enero de 1944 contra un Messerschmitt Me 410 fue a bordo de un Mosquito Mark XII. Sin embargo, el 20 de febrero, volando procedente de West Malling, en Kent, en el aparato que aparece en la fotografía, se las arregló para alcanzar un Junker Ju 188, sin ayuda del radar, que se había averiado y no podía utilizarse.

Poco después de aquello, se le ascendió a Capitán de Grupo y fue enviado a los cuarteles del Grupo n.° 11. Ya no volvió al frente en todo lo que quedaba de guerra, y después regresó a la De Havilland, llegando a ser jefe de pilotos de pruebas, con lo que se hizo aún más popular por su trabajo de desarrollo de la línea aérea Comet. En 1963 se le nombró Comandante del Imperio Británico.

*Abajo a la izquierda: Representación de la carlinga de un Mosquito con el radar de intercepción Al Mark VII. Este equipo fue sustituido en noviembre de 1943 cuando el escuadrón 85 fue re-equipado con el Mosquito NF Mark XVII, que llevaba un radar Al Mark X.*

*Abajo: John Cunningham fotografiado en febrero de 1944.*






**El Havilland Mosquito NFMK XVII del escuadrón n.° 85 de la R.A.F. pilotado por el comandante de Ala John Cunningham, en febrero de 1944**

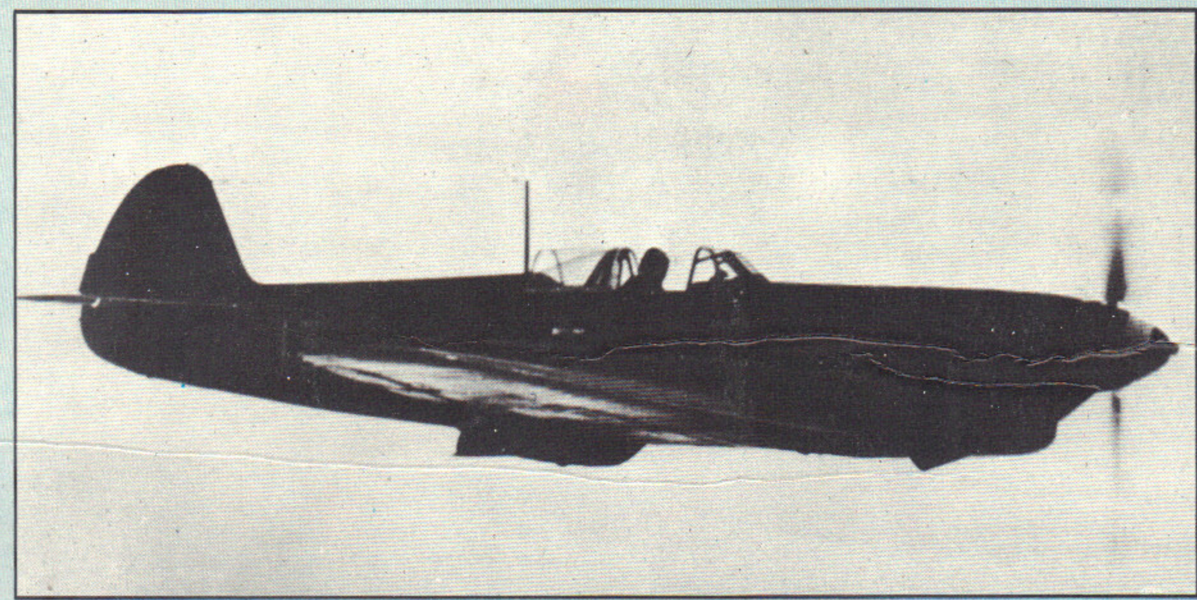
# LOS ASES
## Y SUS AVIONES (48)

**Dimensiones**
Envergadura: 10 m.
Longitud: 8,55 m.
Altura: 3 m.

**Motor**
Klimov M-105 PF de 1.210 caballos

**Prestaciones**
Veloc. máxima: 600 km/h.
Techo operativo: 10.000 m.
Alcance: 1.300 km.

**Armamento**
1 cañón MPSh, de 20 mm.
1 ametralladora UBS de 12,7 m.



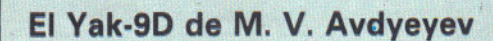


*Arriba:*
*Avdyeyey marcaba sus victorias con estrellas rojas sobre el timón de su Yak.*

*Izquierda:*
*El Yak-9 apareció por primera vez en el frente del Este a últimos de 1942.*

*Abajo a la izquierda:*
*Uniforme de un oficial de la Fuerza Aérea soviética.*





### El Yak-9D de M. V. Avdyeyev

Como síntoma desgraciado de las suspicacias que se levantaron tras la guerra, está el hecho de la escasa información que ha salido de la Unión Soviética desde el final de la Segunda Guerra Mundial, para identificar a los pilotos rusos con los aviones que entonces pilotaron. Una excepción es el Yak-9D que pilotó el coronel de los Guardias Rojos Avdyeyev, aunque, con un récord final de quince victorias, no se le puede contar entre los grandes ases de los pilotos soviéticos.

Después de los primeros meses de la operación Barbarroja, con repetidos desastres en la fuerza aérea roja, los aliados occidentales intentaron tapar los huecos en las defensas aéreas rusas con cazas ingleses y americanos suministrados por mar a Murmansk durante el período 1941-42. Sin embargo, la hábil industria rusa de aviación pronto introdujo sus propios modelos. El primer Yak-9 se completó en diciembre de 1942, entrando en servicio en el área de Leningrado poco después. El Yak-9D (Distants yonnyi o de largo alcance) con aumento de la capacidad para combustible, fue introducido a finales de 1943 y se suministró a los numerosos regimientos de Guardias en 1944.

Un regimiento de cazas, así equipado con Yak-9D, fue utilizado en las operaciones de rescate de Sebastopol, que cayó en manos rusas el 9 de mayo de 1944, y entre sus comandantes de escuadrón se encontraba el teniente coronel Avdyeyev. Su Ostronosyi (morro afilado), mote que se le puso al Yak, reflejó su destreza como piloto de caza, pintándose las estrellas de cada victoria alrededor de la estrella roja de la insignia sobre la deriva. La reproducción de la Orden de la Bandera Roja en el morro, junto con la divisa normal del regimiento de Guardias, indica una recompensa individual al valor y al mando. Avdyeyev sobrevivió a la guerra, con un récord final de quince victorias, siendo galardonado con la Medalla de la Estrella de Oro como Héroe de la Unión Soviética.




**Yakovlev Yak-9D, pilotado por el teniente coronel M. V. Avdyeyev, héroe de la Unión Soviética, durante 1944**

# LOS ASES

## Y SUS AVIONES (49)

**Dimensiones**
Envergadura: 12,43 m.
Longitud: 11,02 m.
Altura: 4,45 m.

**Motor**
Pratt & Whitney de 2.300 caballos.

**Prestaciones**
Veloc. máxima: 697 km/h.
Techo operativo: 12.190 m.
Alcance: 1.030 km.

**Armamento**
8 ametr. Browning M-2 de 12,7 mm.
3 bombas de 227 kg.

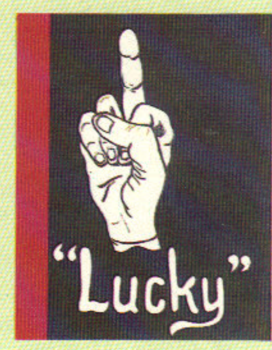
### El Thunderbolt Republic de Robert Johnson

Francis S. Gabreski y Robert S. Johnson compartieron el primer puesto en la lista de pilotos de caza americanos con alto récord de victorias en Europa durante la Segunda Guerra Mundial, pilotando ambos los Thunderbolts P-47 en el Escuadrón de cazas n.° 61. Bob Johnson tenía 22 años cuando llegó a Inglaterra en enero de 1943 como teniente, con el Grupo n.° 56 y se le asignó un P-47C bautizado con el sobrenombre de «Half Pint» (Media Pinta); el grupo de cazas tenía base, en principio, en King's Cliff, Northamptonshire.

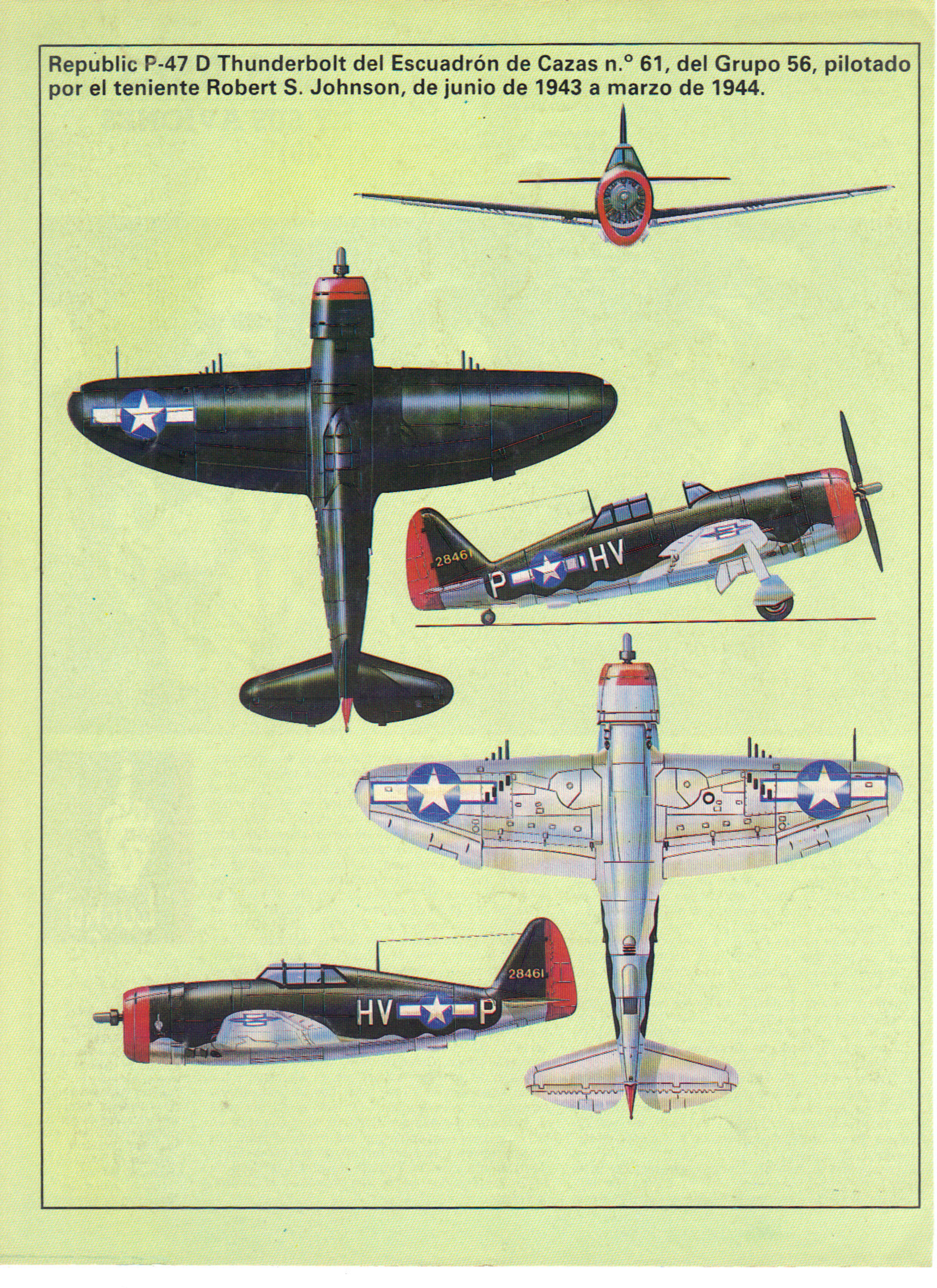
A pesar de las opiniones de los pilotos de caza veteranos de la R.A.F., de que el Thunderbolt iba a resultar muy incómodo en combate contra los ágiles interceptores alemanes, los pilotos del Grupo 56 se pasaron varios meses entrenando en Gran Bretaña antes de comenzar las operaciones. Después que el teniente J. Curtis estrellara el «Half Pint», Johnson pilotó otro P-47C, denominado «All Hell» («Puro infierno») hasta el 26 de junio de 1943. Ese día se le cambió a su primer P-47 D, al que llamó «Lucky». Por entonces, el Grupo 56 tenía su base en Horshan St. Faith, en Norfolk, pero a primeros de julio se trasladó a la ciudad de Halesworth, en Suffolk.

La primera victoria de Johnson, conseguida en el «All Hell», había sido sobre un Focke Wulf Fw 190, abatido el 13 de junio, pero fue en el «Lucky» en el que habría de conseguir la mayoría de sus victorias. Destruyó un Messerschmitt Bf 109 el 19 de agosto; un Fw 190 el 8 de octubre; un Fw 190 y un Bf 110, el 10 de octubre. En noviembre abatió un Bf 109 y dos Bf 110 y en diciembre, un Bf 109 y dos Fw 190. Uno de los Bf abatidos el 26 de noviembre fue dado sólo como posible, pero más tarde se supo que efectivamente se había estrellado. La duodécima víctima de Johnson fue un Fw 190, derribado el 5 de enero de 1944, seguido de otro, el día 21; un Me 410 y un Bf 109 el día 30. El 20 de febrero derribó dos Bf 110; un Fw 190 el 6 de marzo, y dos Fw 190 y un Bf 109 el 15 de marzo. Estas fueron las últimas victorias conseguidas por Johnson en el «Lucky» cuando el Thunderbolt se perdió en el mar mientras era pilotado por el teniente D. Stream, el 22 de marzo. A partir de entonces Johnson destruyó cuatro Fw 190 y un Bf 109.

En mayo de 1944, se le ascendió a Mayor y fue nombrado oficial de operaciones del Escuadrón de Cazas n.° 62. No consiguió posteriores victorias, pero su rival y amigo, Gabreski, cuyo récord igualaba entonces al de Johnson, se estrelló en Alemania y fue hecho prisionero el 20 de julio. Las 28 victorias de Johnson fueron conseguidas tan sólo en 91 misiones de combate, mientras que Gabreski, tuvo que volar en 153 ocasiones para conseguir ese mismo récord. Las condecoraciones de Johnson incluían la Cruz de Servicios Distinguidos, la Estrella de plata, la Cruz de Vuelos Distinguidos, la Medalla del Aire y el Corazón de Púrpura.




*Izquierda: El capitán Robert S. Johnson fotografiado con el coronel Hubert Zemke, comandante del Grupo de Cazas n.° 56 (en el centro) y el capitán Walker Mahurin (a la derecha) después del victorioso combate del grupo el 6 de marzo de 1944. Johnson pilotaba su P-47D Republic, llamado «Lucky», con el cual consiguió 21 victorias.*




**Republic P-47 D Thunderbolt del Escuadrón de Cazas n.° 61, del Grupo 56, pilotado por el teniente Robert S. Johnson, de junio de 1943 a marzo de 1944.**

| **Dimensiones**<br>Envergadura: 15,85 m.<br>Longitud: 11,53 m.<br>Altura: 2,99 m.<br><br>**Motores**<br>2 Allison V-1710 de 1.425 caballos. | **Prestaciones**<br>Velocidad máxima: 666 km/hora.<br>Techo operativo: 13.410 m.<br>Alcance: 725 km.<br><br>**Armamento**<br>1 cañón Hispano M2 de 20 mm.<br>4 ametralladoras Colt-Browning de 0,5 pulgadas. |
|---|---|







*Sobre estas líneas: Richard I. Bong, el más alto récordman entre los ases americanos, con cuarenta victorias, pilotó el Lockheed P-38 durante su carrera como piloto, que incluyó tres operaciones en el frente del Suroeste del Pacífico.*

*Arriba, izquierda: Bong, fotografiado con su P-38, y Thomas B. McGuire (a la izquierda) que, con treinta y ocho victorias, era el segundo as americano.*

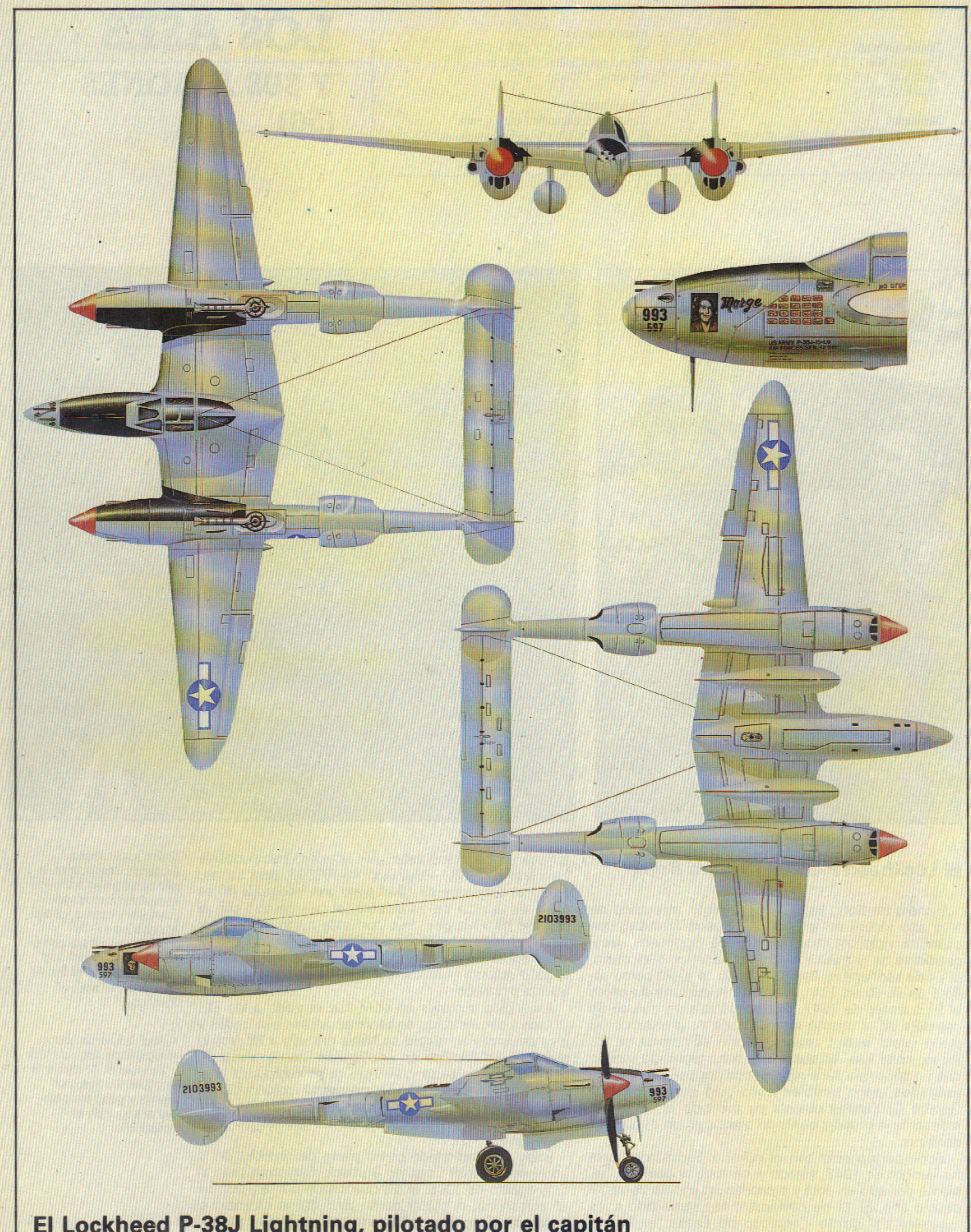
## El Lockheed P-38 de Richard Bong

Richard Ira Bong llegó a ser el piloto americano de más alto récord en la Segunda Guerra Mundial, con cuarenta victorias, todas contra los japoneses. Descendiente de granjeros, nació en Superior, Wisconsin, el 24 de septiembre de 1920. Bong se alistó como cadete de vuelo en 1941 y alcanzó el diploma de piloto el 9 de enero de 1942. Al denegársele un puesto de combate en el mismo momento de su graduación, el joven piloto realizó una exhibición acrobática en rasante, cosa que estaba totalmente prohibida, por lo que se ganó una seria reprimenda por parte de las autoridades, pero también consiguió que el general George C. Kenney pusiera su atención en él y que más tarde le proporcionara un puesto en un escuadrón de cazas.

Bong permaneció con el noveno Escuadrón hasta noviembre de 1943, siendo ascendido al grado de teniente primero en abril y a capitán en ágosto de aquel mismo año. El 11 de noviembre fue trasladado a los cuarteles del quinto Comando de Cazas, en Nueva Guinea, como oficial asistente de operaciones. Sin embargo, siguó tomando parte en misiones de vuelo, en cuanto se presentaba una ocasión, habiéndosele asignado un P-38J serializado 42-103993, para su uso personal. En enero de 1944 puso una fotografía de su novia en la proa de su aparato, al que bautizó con el nombre de «Marge». Fue con este avión con el que destruyó dos bombarderos Sally enemigos, en un vuelo sobre Tadki, Nueva Guinea, el 3 de marzo. La fotografía adjunta muestra al P-385, tal como regresó de aquella incursión.

Ascendido a mayor en abril, fue enviado a los EE. UU. para ser instruido en técnicas aéreas avanzadas y para entonces su récord se había elevado a 28. Volvió al frente del Pacífico en septiembre, como oficial de entrenamiento de tiro y, aunque no se le requería para misiones de combate, se presentó voluntario en treinta ocasiones, atribuyéndosele doce victorias más, y llegando, así, a récordman de los pilotos de caza americanos.

Bong fue contratado como piloto de pruebas de la Lockheed Aircraft Corp, en Burbank, California, pero el 6 de agosto de 1945, el día que caía la primera bomba en Hiroshima, el motor de su jet P-80 se incendió al despegar. Bong intentó lanzarse en paracaídas, pero la distancia fue demasiado corta para que diera tiempo a que se abriera.




**El Lockheed P-38J Lightning, pilotado por el capitán Richard Bong, en Nueva Guinea, en marzo de 1944.**